VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 210)
z dnia 7 stycznia 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 210)

7 stycznia 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju – wniosku Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji Prezesa Rady Ministrów na temat sytuacji w Grupie PKP, ze szczególnym uwzględnieniem planów prywatyzacji spółek z Grupy PKP oraz planów wyłączenia z użytkowania linii kolejowych" – kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Adam Zdziebło** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Jakub Karnowski** prezes zarządu PKP SA, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity SA, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Henryk Grymel** przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Witam państwa w nowym roku. Na wstępie najlepsze życzenia pomyślności w całym roku 2014, ale także w następnych latach; wszystkiego dobrego.

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam przybyłych państwa posłów. W posiedzeniu Komisji z ramienia resortu infrastruktury i rozwoju uczestniczy sekretarz stanu w tym resorcie, pan Adam Zdziebło, którego serdecznie witam wraz z całym zespołem. Na posiedzeniu gościmy dzisiaj prezesów zarządów spółek: prezesa zarządu PKP SA, pana Jakuba Karnowskiego, prezesa zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, pana Remigiusza Paszkiewicza, prezesa zarządu PKP Intercity SA, pana Janusza Malinowskiego oraz panią prezes Marię Wasiak. Wszystkich bardzo serdecznie witamy. Chyba wymieniłem wszystkich prezesów. Nie wszystkich? Oczywiście, witam współpracowników, bo wiem, że jesteście państwo szerszą reprezentacją. Witam przedstawicieli strony społecznej i związków zawodowych. Widzę pana prezydenta Leszka Miętka; witam pana bardzo serdecznie. Witam także pana przewodniczącego Henryka Grymela. Jestem przekonany, że jesteśmy we właściwym gronie, aby kontynuować prace dotyczące sytuacji w Grupie PKP.

Przypomnę, że przerwaliśmy posiedzenie Komisji w grudniu. Przypomnę także, że w trakcie posiedzenia państwo posłowie zadali bardzo wiele pytań, także pytań bardzo szczegółowych. Zobowiązaliśmy resort infrastruktury i rozwoju do przedstawienia odpowiedzi na piśmie i tę odpowiedź otrzymaliśmy. Mam nadzieję, że państwo posłowie mieli możliwość się z nią zapoznać.

Mam również nadzieję, że dzisiaj uda się nam efektywnie dokończyć prace. Przypomnę, że chodzi o informację Prezesa Rady Ministrów o sytuacji w Grupie PKP, ze szczególnym uwzględnieniem planów prywatyzacji spółek z Grupy PKP oraz planów wyłączenia z użytkowania linii kolejowych. Temat wynika z prośby pani marszałek Sejmu na wniosek Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska, który zwrócił się o wprowadzenie

tej tematyki na posiedzenie plenarne. Pani marszałek skierowała wniosek do Komisji Infrastruktury z prośbą o wydanie opinii – czy nie wyczerpiemy tej tematyki na posiedzeniu Komisji.

Zanim oddam głos panu ministrowi, w sprawie formalnej zgłasza się pan przewodniczący Andrzej Adamczyk; bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie. Na posiedzeniu Komisji w dniu 5 grudnia ubiegłego roku, kiedy omawialiśmy temat, który dzisiaj będzie kontynuowany, dużo niepokoju i kontrowersji wzbudził fakt, że przedstawiono posłom raport czy informację na temat sytuacji w Grupie PKP SA niepodpisany przez autora i niesygnowany przez żadną komórkę organizacyjną Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, czy też Grupy PKP SA. W związku z tym mam pytanie – czy dzisiaj już wiemy, kto jest autorem tego dokumentu? Czy w dalszym ciągu jest on autorstwa ministerialnego Galla Anonima czy kolejowego Galla Anonima? Czy pan przewodniczący ma wiedzę na ten temat? Czy panu przewodniczącemu przesłano informację, kto jest autorem ministerialnego dokumentu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, mam taką wiedzę. Mamy dzisiaj na posiedzeniu pełną reprezentację strony rządowej. Pan przewodniczący mnie wyprzedził; chciałem dać szansę odpowiedzi na to pytanie przedstawicielowi resortu; taki miałem zamiar. Rzecz w tym, że dostaliśmy także odpowiedź na piśmie, która jest sygnowana nazwiskiem sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, pana Adama Zdziebły. Wiemy zatem, kto przedstawia ten materiał. Aby jednak już nie przedłużać – panie ministrze, bardzo proszę o zabranie głosu tytułem uzupełnienia odpowiedzi i informacji złożonej na piśmie. Bardzo proszę, panie ministrze, o udzielanie głosu wedle pana uznania, poszczególnym prezesom spółek PKP, którzy uczestniczą w dzisiejszym posiedzeniu. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Adam Zdziebło:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Od razu odpowiem na pytanie dotyczące pisemnego materiału, o którym mówił pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Jest to załącznik do naszej informacji przedstawionej przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Rozumiem, że była to prezentacja, która podczas poprzedniego posiedzenia Komisji była przedstawiona przez pana prezesa Ciżkowicza, wiceprezesa zarządu PKP SA.

Natomiast, tak jak wspomniał pan przewodniczący Żmijan, kontynuujemy spotkanie, które miało miejsce w dniu 5 grudnia. Do wszystkich szczegółowych pytań przedstawiliśmy nasze odpowiedzi i nasze stanowisko, także do szczegółowego zakresu tematów, które państwu przekazaliśmy. Jeżeli państwo pozwolilibyście, jeśli pan przewodniczący pozwoliłby, dalsze informacje przedstawilibyśmy w takiej kolejności: najpierw wypowiedziałby się prezes Grupy PKP, pan Jakub Karnowski, następnie prezes PKP PLK, pan Remigiusz Paszkiewicz i prezes PKP Intercity, pan Janusz Malinowski. Na posiedzeniu jest też obecny ze swoimi zastępcami pan prezes Krzysztof Dyl, szef Urzędu Transportu Kolejowego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, dostrzegłem już pana prezesa Krzysztofa Dyla.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

W kwestii formalnej…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundę. Proszę pozwolić panu ministrowi dokończyć wypowiedź. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIR Adam Zdziebło:

Dziękuję bardzo. Tym bardziej, że podstawową informację podczas poprzedniego posiedzenia Komisji, czyli w pierwszej części posiedzenia, przedstawiła pani minister Dorota Pyć. Jeżeli państwo pozwolicie, chciałbym dodać tylko jeszcze jedną informację interesującą z punktu widzenia zainteresowania państwa posłów czy tej komisji sejmowej. Cho-

dzi o wykorzystanie środków europejskich przeznaczonych na sektor kolejowy, na sektor transportu kolejowego. Rok 2013 zakończyliśmy następującym wynikiem: wartość środków zakontraktowanych w VII priorytecie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko sięga 86,6% wszystkich dostępnych środków. Natomiast wartość certyfikacji, czyli wniosków złożonych i rozliczonych faktur, sięgnęła na koniec ubiegłego roku 30%. Pokazuje to dużą, pozytywną zmianę w realizacji inwestycji w 2013 roku, ale także zawierania kolejnych umów w VII priorytecie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Tyle tytułem wstępu. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli będziemy kontynuować zaproponowany porządek wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Bardzo dziękuję. W kwestii formalnej? Proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący. Poprzednie posiedzenie Komisji rozpoczęło się próbą wprowadzenia procedury nietypowej na posiedzeniach sejmowych komisji, przedstawienia dokumentów, które nie zostały podpisane przez przedstawiciela rządu, a przynajmniej przez osobę pełniącą funkcję wiceministra. Chciałbym wyraźnie do tego się odnieść.

Oczekuję, że te braki zostaną uzupełnione i że przynajmniej panu przewodniczącemu Komisji zostaną przedstawione dokumenty z kompletnym podpisem. Poza oświadczeniem pana ministra, że do informacji jest załącznik, nie mamy podpisu świadczącego o tym, że są to dane, przemyślenia i wartości, z którymi identyfikuje się minister infrastruktury i rozwoju.

Jeżeli takiego podpisu nie będziemy mieli, to znaczy, że poprzednie posiedzenie Komisji zostało zmarnowane. Pani minister w ostatnim zdaniu swojej wypowiedzi w dniu 5 grudnia ubiegłego roku stwierdziła, że wcześniej nawet dokumentu ministerialnego nie widziała, nie czytała itd. Pani minister po prostu przypadkowo przyszła na posiedzenie naszej Komisji tylko dlatego, że nie mógł na nim być ktoś inny, osoba właściwa do tych spraw. Na moją sugestię, żeby podpisała się pod dokumentem, odmówiła.

Dzisiaj na posiedzenie Komisji przychodzi pan minister i również nie przedkłada dokumentu ze swoim podpisem, dokumentu przedstawionego Komisji na jej poprzednim posiedzeniu, co świadczyłoby, że jest to dokument rządowy. Tymczasem Sejmowi i komisjom, na ich życzenie, dokumenty są przedstawiane przez rząd z podpisem ministra. Jeżeli natomiast zostały sporządzone przez inne osoby, do których pan minister nie ma zaufania, to niech przynajmniej one dokument podpiszą. To zaświadczy, że jest to ich dokument, za który ponoszą odpowiedzialność. Komisja od czasu do czasu chce sprawdzać niektóre kwestie i dlatego chcemy wiedzieć, kto za to odpowiada, kto się pod dokumentem podpisał i dlaczego nie jest tak, jak zostało w tym dokumencie napisane.

Druga rzecz, dzisiaj pan minister podaje ze swoim podpisem bardzo ważne dane, choć także wiele płynnych, i załącza je pan minister do dokumentu bez żadnego podpisu. Nie wiadomo, kto te dane opracował i kto odpowiada za to, że są one właściwe.

Z tym się nie zgadzam. Tego rodzaju załączniki można zmieniać, można coś do nich dołączać, a potem się kłócić o to, czy one są, czy ich nie ma. Dostaliśmy na dzisiejsze posiedzenie wprowadzenie z podpisem pana ministra, ale tabelki znowu są bez podpisu. Znów jest próba ucieczki od odpowiedzialności za to, co się podaje. W ten sposób sugerujecie nam, że podajecie nieprawdziwe dane. Oczekuję, że zanim rozpoczniemy procedowanie, podpisy pod dokumentami zostaną uzupełnione. Nauczcie się w końcu porządku.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Nie chciałbym prowadzić polemiki, ale można sięgnąć do stenogramu z poprzedniego posiedzenia. Chcę przypomnieć, że pani minister Dorota Pyć referując na posiedzeniu Komisji kwestie zawarte w informacji, w moim przekonaniu bardzo merytorycznie zaprezentowała materiał. Odniosła się także do jego treści, nie kwestionując, że faktycznie nie było podpisu na materiale przedstawionym Komisji na piśmie. Przypominam sobie także, że po prezentacji dokonanej przez panią

minister, państwo posłowie, także z opozycji, odnosiliście się z uznaniem do informacji zaprezentowanej przez panią minister. Nie chciałbym dzisiaj polemizować. Również pan poseł Michał Wojtkiewicz pozytywnie wyrażał się na ten temat.

Oddaję głos panu ministrowi. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIR Adam Zdziebło:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Ze swojej strony chciałbym powiedzieć, że przez minione lata, a także w ubiegłej kadencji, kiedy przygotowywałem i podpisywałem materiały na posiedzenia różnych komisji sejmowych, jeżeli miały one załączniki, to nigdy ich nie parafowałem. Natomiast, jeżeli będzie taka decyzja Komisji, to oczywiście nie ma żadnego kłopotu, żeby podpisać każdą stronę załącznika, jeżeli będzie taka potrzeba. Tak to będzie robione.

Dla mnie jest sprawą oczywistą, że jeżeli jest pismo przewodnie, do którego załącznikami są poszczególne materiały, sygnuję je w ten sposób i biorę odpowiedzialność za to, co się w tych załącznikach znajduje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę o wypowiedzi w kolejności zaproponowanej przez pana ministra.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, tak nie możemy tego pozostawić…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Myślę, że pan minister bardzo jasno zaprezentował stanowisko, ale bardzo proszę panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Komisja różne dostawała dokumenty i zawsze, przynajmniej pod załącznikami, była podpisana osoba, która je przygotowała. Było wiadomo, kto ponosi odpowiedzialność za zawarte w nich wyliczenia i za dokumenty.

Panie ministrze, to nie jest tak, że za pana podpisem doczepia się do dokumentu jakąś kartkę i pan twierdzi, że to jest załącznik. Ja sobie doczepię inną kartkę i też powiem, że to jest załącznik do materiału. Jak wtedy pan będzie mógł zakwestionować, że nie jest to załącznik? Panie ministrze, oczekuję, że na egzemplarzu przewodniczącego znajdzie się pana podpis lub podpis osoby, która materiały przygotowywała, łącznie z załącznikiem. Oczekuję, że to zostanie uzupełnione. Inaczej nie przedstawiliście nam na piśmie konkretnego materiału. Co innego przedstawienie materiału i wypowiedzenie słów na jego temat, a co innego podpisany dokument. Dokument świadczy o tym, że jest taki a nie inny program, że taki jest kierunek działania. Wtedy mamy o czym dyskutować.

Panie przewodniczący, formalnie mam prawo tego oczekiwać od przedstawionego nam materiału. Oczekiwać tego, że rzeczywiście jest to materiał pana ministra przygotowany przez jakieś osoby. Jeżeli jakieś osoby przygotowały wyliczenia dołączone do materiału, niech ktoś się pod nimi podpisze. Są przecież na sali obecni dyrektorzy, prezesi – niech ktoś z nich się podpisze pod tymi danymi. Pan minister znów się od tego miga. Pani minister się migała, a teraz pan się miga. Albo dajecie dokumenty, za które odpowiadacie, albo nie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę; pan poseł Andrzej Czerwiński.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Panie przewodniczący, prosiłbym o to, żeby prezydium w trochę bardziej odpowiedzialny sposób przygotowywało się do posiedzenia Komisji. Uważam, że głos pana przewodniczącego i powszechnie szanowanego pana ministra Krzysztofa Tchórzewskiego, jest po prostu głosem destrukcyjnym. Przykro jest mi to powiedzieć.

Niczego nie osiągniemy, jeżeli będziemy szukać dziury w całym, czyli wszyscy, którzy przyszli na posiedzenie Komisji będą się koncentrować na tym, czy wszystkie formalne warunki są zapięte czy nie. Głos pana ministra, odbieram tak – myślę, że podobnie jak większość zgromadzonych na Sali – że pan minister bierze odpowiedzialność za doku-

menty, które znalazły się w naszych rękach. Dlatego nie mogę traktować wypowiedzi pana przewodniczącego inaczej, niż jak o szukanie dziury w całym.

Jeśli mamy się koncentrować na problemach, to zacznijmy dyskutować o problemach, a nie o sprawach formalnych. Zawsze wyciągnie się komuś na wierzch, że komuś coś nie odpowiada. Miałem nadzieję, że z nowym rokiem zaczniemy bardziej konstruktywną pracę nad problemami i sytuacją spółek Grupy PKP i trochę na bok odsuniemy wszystko to, co tylko zaciemnia sedno sprawy. Sprawy formalne, *de facto,* nie mają w tym przypadku najmniejszego znaczenia.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący Adamczyk, czy jeszcze jest konieczne zabranie przez pana głosu w tej kwestii? Tak? Bardzo proszę; pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zgłaszam głos przeciwny do głosu pana posła Andrzeja Czerwińskiego. Proponowałbym nie bagatelizować problemu, który dotyczy kontrasygnaty na dokumentach przedstawianych Sejmowi. Chodzi nie tylko o dokumenty przedstawiane Komisji, ale w ogóle Sejmowi Rzeczypospolitej.

Państwo macie świadomość, przynajmniej większość, że wcześniej czy później debata nad sytuacją w Grupie PKP…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam państwa posłów. Mówiąc poza mikrofonem będziemy przedłużać część posiedzenia, którą traktuję jako proceduralną. Proszę bardzo, niech pan przewodniczący kontynuuje.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Państwo macie świadomość, że zjawiskiem praktycznie już niewykluczonym jest to, że wcześniej czy później dyskusja na temat, kto podejmował, jakie decyzje i czym one skutkowały w Grupie PKP SA, zakończy się w Sali Kolumnowej Sejmu w trybie ekstraordynaryjnym. Tryb taki był już stosowany wobec innych zjawisk.

Potwierdzenie dzisiaj tego, kto jest autorem konkretnych dokumentów, przedstawianych Wysokiej Izbie, jest elementem bardzo ważnym. Nie deprecjonowałbym apelu przewodniczącego, pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego. Może się okazać, że za rok czy dwa bardzo ważne będzie to, kto podpisał i jaki dokument, jaką informację przedstawił Wysokiej Izbie. Także to, czy informacja była prawdziwa, czy w gruncie rzeczy wprowadzała Wysoką Izbę w błąd. Dlatego nie jest chyba trudno, panie przewodniczący, doprowadzić do sytuacji, aby załączniki do materiału otrzymały kontrasygnatę strony rządowej, albo organizacji czy instytucji, które ją przygotowały. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Podzielam zdanie czy opinię wypowiedzianą przez pana posła Andrzeja Czerwińskiego. Panowie przewodniczący. Tak naprawdę, pan minister odniósł się bardzo precyzyjnie do materiałów zaprezentowanych na poprzednim i dzisiejszym posiedzeniach Komisji. Przecież wypowiedzi są rejestrowane. To już zostało zapisane, zarejestrowane. Nie ma obawy, że ktoś zaneguje, iż wypowiedział taką a nie inną opinię, że zajął konkretne stanowisko. To jedna kwestia.

Druga kwestia; pan minister bardzo precyzyjnie się wypowiedział – jeśli będzie takie oczekiwanie, będę sygnował swoim nazwiskiem także załączniki. Wystarczyło, panie przewodniczący, wypowiedzieć w imieniu klubu, że takie jest nasze oczekiwanie. W ten sposób załatwilibyśmy sprawę. Naprawdę uważam, że niepotrzebnie przedłużamy posiedzenie. Powinniśmy przystąpić do realizacji porządku dziennego dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Bardzo proszę. Panie prezesie Karnowski, proszę o informację.

Prezes zarządu PKP SA Jakub Karnowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Proszę pozwolić mi złożyć państwu najlepsze życzenia noworoczne.

Podczas poprzedniego posiedzenia Komisji Infrastruktury, na początku grudnia, został przedstawiony dokument, o którym przed chwilą była mowa, pod tytułem „Sytuacja w Grupie PKP". Jako osoba kierująca pracami Grupy PKP, pracami zarządu spółki PKP SA, w skład której wchodzą inne spółki, ponoszę pełną odpowiedzialność za treść tego dokumentu. Jestem gotów się pod nim podpisać. Dokument został przygotowany we współpracy w szczególności ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe i z panem prezesem Remigiuszem Paszkiewiczem, ale również z innymi spółkami Grupy PKP.

W dokumencie, który na poprzednim posiedzeniu Komisji zaprezentował pan prezes Paszkiewicz, są przedstawione cele strategiczne. Przypomnę: chodzi o 8 celów strategicznych Grupy PKP na lata 2012-2015, obejmujące kadencję obecnego zarządu spółki PKP oraz zarządów spółek Grupy PKP. Nie chcę oczywiście powtarzać całości prezentacji, przypomnę jedynie główne cele strategiczne.

Po pierwsze – projekt Pendolino, czyli uruchomienie infrastruktury, która będzie umożliwiała poruszanie się nowoczesnych pociągów Pendolino po polskich torach. Pierwszy etap ma nastąpić w grudniu 2014 roku. Cały czas trwają prace nad tym projektem. Jest to w tej chwili najważniejszy projekt w Grupie PKP, a także najbardziej pracochłonny, związany z koniecznością połączenia największej liczby projektów.

Drugim celem strategicznym jest nowoczesny i dobrze utrzymany tabor. W szczególności dotyczy to spółki PKP Intercity. Informacje na ten temat przedstawi za chwilę pan prezes Janusz Malinowski. Dotyczy to także taboru przewoźnika towarowego. Informacje na ten temat dostaliście państwo z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w odpowiedzi na pytania, które zostały zadane podczas posiedzenia Komisji w dniu 5 grudnia ubiegłego roku.

Trzecim celem jest nowy wizerunek kolei. W szczególności chodzi o PR, ale również o tak zwane punkty styku z klientem, o czym powiem zaraz. Czwarty cel, to sieć nowoczesnych dworców kolejowych, piąty – nowa jakość infrastruktury. Na ten temat będzie mówił pan prezes Remigiusz Paszkiewicz. Cel szósty, to poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego, siódmy – optymalizacja długu Grupy PKP, bo wiąże się z procesem prywatyzacji i upublicznienia spółek z Grupy PKP. Ósmy cel strategiczny, to zarządzanie Grupą PKP.

W uzupełnieniu materiałów, które państwo otrzymaliście, chciałbym zwrócić uwagę na kilka elementów. Może zacznę od tego, że w moim odczuciu właściwie w każdym z celów strategicznych możemy mówić o istotnym postępie dokonanym w roku ubiegłym. Chciałbym państwu zwrócić uwagę na badania poziomu satysfakcji obywateli krajów członkowskich Unii Europejskiej z usług kolei. Aczkolwiek z niskiego poziomu, to jednak satysfakcja polskich klientów korzystających z usług polskich kolei, w tym z Grupy PKP, w roku ubiegłym wzrosła najbardziej w całej Unii. To są wymierzalne fakty spoza granic Polski, mające również walor komparatywny.

Z rzeczy istotnych, chciałbym wspomnieć o tym, że efektem programu podniesienia satysfakcji klientów Grupy PKP pod nazwą „Punkty styku z klientem", są wyniki badań dokonanych w krajach członkowskich Unii Europejskiej. Zakończono I horyzont projektu. Wdrożono ponad 500 produktów i usług, obejmujących ponad 50% pasażerów PKP Intercity. Spowodowało to wzrost satysfakcji klientów Grupy PKP w ciągu pół roku o 6 punktów procentowych, a w kluczowym obszarze czystości pociągów – o ponad 14 punktów.

Chciałbym jeszcze zwrócić państwa uwagę na fakt, że w roku ubiegłym istotnie wzrosło bezpieczeństwo ruchu. Mówił o tym na posiedzeniu Komisji pan prezes Pawłowski z PKP PLK. W roku 2013 liczba wypadków i incydentów na kolei spadła o blisko 8%, o jedną czwartą zmniejszyła się liczba osób poszkodowanych w zdarzeniach na kolei. PKP PLK w ubiegłym roku podwoiły liczbę okresowych szkoleń dyżurnych ruchu. W tym roku planowane jest zwiększenie intensywności szkoleń. Od marca 2012 roku o połowę zmniejszyła się liczba posterunków, na których ruch pociągów prowadzony jest z użyciem sygnału zastępczego.

Rzeczą ważną, powiedziałbym nawet, że przełomem, który miał miejsce w roku ubiegłym w Grupie PKP, była pierwsza poważna prywatyzacja od lat, czyli sprzedaż spółki Polskie Koleje Linowe oraz upublicznienie, z zachowaniem większościowego pakietu

własności po stronie PKP, spółki PKP CARGO. Spowodowało to przeniesienie pierwszej dużej spółki kolejowej do zupełnie innego reżimu biznesowego. Jednocześnie prywatyzacja umożliwi realizację postanowień ustawy z września 2000 roku, czyli powinien zostać spłacony dług Grupy PKP.

Przypomnę, że prywatyzacja PKL SA została dość jednoznacznie, pozytywnie oceniona przez opinię publiczną, na co wskazują przeprowadzone badania.

Chciałem zwrócić uwagę państwa na projekt „modernizacja przejazdów i rozjazdów kolejowych". O tym będzie mówić pan prezes Remigiusz Paszkiewicz. Kilka słów o czwartym celu strategicznym, jakim jest sieć nowoczesnych dworców kolejowych. Od kwietnia 2012 roku do listopada roku ubiegłego oddano do użytku 27 zmodernizowanych dworców kolejowych. Jest to ważny element projektów restrukturyzacyjnych.

Bardzo intensywnie zwiększono efektywność audytu oraz kontroli wewnętrznej w Grupie PKP. Można wymienić elementy, które przenoszą się na konkretne wartości finansowe.

Tyle w dużym skrócie. Pytania państwa dotyczyły w szczególności planów prywatyzacyjnych Grupy PKP na najbliższe lata. Chciałbym podkreślić, że planujemy kontynuację procesów prywatyzacyjnych, zgodnie ze strategią Grupy PKP. W roku bieżącym zamierzamy rozpocząć co najmniej proces prywatyzacyjny spółki PKP, z zastrzeżeniem, że będzie to decyzja Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Zarząd PKP składa jedynie rekomendację w tej sprawie. Spółka PKP Energetyka powinna trafić do inwestora branżowego. Spółka ta w roku ubiegłym po raz pierwszy wykazała więcej przychodów spoza sektora kolejowego, niż w jego ramach.

Spółka TK Telekom. Staramy się wyciągnąć wnioski z działań, które zakończyły się niepowodzeniem prywatyzacji tej spółki w roku ubiegłym. Po restrukturyzacji, część spółki zostanie przekazana zarządcy infrastruktury kolejowej, czyli spółce PKP Polskie Linie Kolejowe. Natomiast pozostała część trafi na rynek z intencją prywatyzacji. Podobne intencje mamy również wobec spółki PKP Informatyka. Mówiąc krótko – poważnie podchodzimy do postanowień ustawy z roku 2000o restrukturyzacji Grupy PKP.

Nie jest również wykluczona sprzedaż kolejnych pakietów akcji spółki PKP CARGO w taki sposób, żeby kontrola została zachowana po stronie Skarbu Państwa poprzez Grupę PKP. Taki model prywatyzacji został już przetrenowany w innych spółkach Skarbu Państwa, np. PZU czy PKO.

Tyle z mojej strony. Jeżeli będą pytania, oczywiście jestem gotowy na nie odpowiedzieć. Przekazuję głos panu prezesowi Remigiuszowi Paszkiewiczowi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana prezesa Remigiusza Paszkiewicza; proszę bardzo.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Remigiusz Paszkiewicz:

Szanowni państwo, ja również chciałem życzyć wszystkiego dobrego i samych dobrych rzeczy na nowy rok. Widzimy się siódmego stycznia, więc nie minęła jeszcze oktawa od początku roku.

Chciałem wyjaśnić pewną nieścisłość, która pojawiła się we wniosku skierowanym do pani marszałek, dotyczącym zwołania posiedzenia Komisji na temat czasowego wyłączenia z eksploatacji linii kolejowych. Chciałbym potwierdzić, że przygotowując regulamin i listę linii kolejowych czasowo wyłączonych z eksploatacji, działaliśmy w sposób zgodny z prawem. Oprócz bezpośredniego przepisu ustawowego istnieje jeszcze rozporządzenie wydane na podstawie delegacji ustawowej. Rozporządzenie pozwala zarządcy infrastruktury wyłączyć czasowo z eksploatacji odcinek linii lub linię kolejową. Podobnie jak w przypadku przez nas zaproponowanym, może się to odbyć również ze względów ekonomicznych. Kwestie te reguluje rozporządzenie oraz przepisy Kodeksu spółek handlowych. Przypomnę wszystkim, że Polskie Linie Kolejowe funkcjonują w formie spółki akcyjnej.

Mamy na ten temat stosowne opinie prawne, ale oczywiście kierujemy się też zdrowym rozsądkiem. Jak wyjaśniał państwu, podczas ostatniego posiedzenia Komisji mój zastępca, pan prezes Pawłowski, nie kierowaliśmy się tylko prostym rachunkiem kosztów

i przychodów utrzymania linii kolejowych i utrzymania ruchu na poszczególnych odcinkach, ale również wieloma innymi aspektami. Konsultowałem te kwestie na początku 2013 roku zarówno z marszałkami województw i wojewodami, jak również w ramach Komisji Dialogu Społecznego. Bardzo szeroko kwestie te prezentowali przedstawiciele Polskich Linii Kolejowych. Jeśli nie mogłem być obecny w którymś z województw na posiedzeniu Komisji Dialogu Społecznego, zawsze uczestniczyła w nim osoba odpowiedzialna za ten obszar spraw – albo był to członek zarządu, pan wiceprezes Pawłowski, albo pan Majerczak, również członek zarządu spółki PLK odpowiedzialny za utrzymanie ruchu kolejowego.

To tyle gwoli przypomnienia, ponieważ miałem sygnał od pana prezesa Pawłowskiego, że nie miał okazji o tym powiedzieć, jako że nie było bezpośredniego pytania w tej sprawie ze strony państwa podczas ostatniego spotkania. Jak powiedziałem, jest to z mojej strony drobne uzupełnienie informacji o czasowym wyłączeniu z eksploatacji niektórych odcinków linii kolejowych.

Jak było mówione w części proceduralnej na początku posiedzenia, daliśmy swój wsad i udzieliliśmy odpowiedzi, które zostały zebrane w piśmie podpisanym przez pana ministra Adam Zdziebłę, a przygotowanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Osoby najbardziej spośród państwa zainteresowane tematyką kolejową może zainteresować kilka dodatkowych szczegółów, które nie znalazły się w ogólnej informacji ministerstwa. Byłaby ona zbyt obszerna. Chętnie uzupełnię informację, co niniejszym czynię.

Było pytanie na temat wzmocnienia posterunków ruchu. Przypomnę, że od dłuższego czasu strona społeczna postulowała, szczególnie po katastrofie kolejowej pod Szczekocinami, uzupełnienie posterunków prowadzenia ruchu kolejowego. Dotyczyło to w szczególności linii modernizowanych, gdzie modernizowany jest jeden z torów linii dwutorowej, aby bardziej bezpiecznie prowadzić ruch pociągów w obydwu kierunkach. Uzupełnię informację przedstawioną przez pana ministra na piśmie.

Łącznie na wymienionych liniach, gdyby zsumować poszczególne etaty dodatkowej obsady posterunków, w 2013 roku pomocniczy dyżurni ruchu przepracowali dodatkowo 648 dni. To jest ważne stanowisko dla dyżurnego ruchu, bo jest to również osoba, która doręcza rozkazy pisemne. Dla nastawniczych takich dodatkowych dni było 231, dla zwrotniczych 874 dni, a dla dróżników przejazdowych było to 396 dni w roku 2013.

Gdyby to wszystko podsumować w odniesieniu do zarówno 8-godzinnych, 12-godzinnych dyżurów, jak i całodobowych dyżurów, to było to łącznie 2149 pojedynczych wzmocnień we wszystkich zakresach wymienionych dyżurów. W takich reżimach pracujemy w Polskich Liniach Kolejowych w zakresie prowadzenia ruchu pociągów. Oczywiście, dodatkowo wiązało się to z uzupełnieniami i zmianami regulacji wewnętrznych. W 2013 roku zostały komisyjnie opracowane, a będą także w przyszłości, tymczasowe regulaminy prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót remontowych czy modernizacyjnych, uzupełnione, tam gdzie to jest konieczne, dodatkową obsadą stanowisk prowadzenia ruchu.

Takie samo rozwiązanie czy taki sam typ systemowego rozwiązania, wprowadzimy również w 2014 roku. Przypomnę, jest to rok, w którym zamknięć torowych będzie więcej niż w roku ubiegłym, głównie ze względu na prowadzone roboty inwestycyjne, ale również prowadzenie innego typu robót utrzymaniowych. W sumie będzie ich więcej niż w roku 2013. Prawdopodobnie tak będzie również w najbliższych 2-3 latach. Rok bieżący będzie rekordowy pod tym względem.

Do projektów nowej perspektywy finansowej, czyli do projektów z perspektywy 2014-2020, wprowadziliśmy jeden punkt obowiązkowy. Będę się posiłkował danymi, które łatwo można będzie sprawdzić. Skoro wynikł już problem z podpisywaniem dokumentów, złożę krótkie oświadczenie: w punktach 4.6, 15.2 dokumentacji przedprojektowej dla nowej perspektywy ujęliśmy zasadę koncepcji realizacji projektów. Zakłada ona, na przykład, konieczność prowadzenia ruchu pociągów podczas długotrwałych zamknięć torowych zgodnie z możliwościami przystosowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym do jazd na sygnale zezwalającym na semaforach. Jak osoby zainteresowane pewnie dobrze wiedzą, jest to środek kontroli ryzyka, który powinien ograniczyć prawdopodo-

bieństwo zdarzeń kolejowych. Dotyczy to w szczególności, o czym mówiłem, linii jednotorowych, gdzie na drugim torze prowadzone są prace inwestycyjne lub remontowe.

Nałożyliśmy również dodatkowe obowiązki na zastępców dyrektorów do spraw eksploatacji zakładów linii kolejowych. Mają oni pilnować wykonywania tych prac, a już to robili w minionym roku. Jeśli będzie potrzeba dodatkowych informacji na ten temat, jak rozumiem, pan prezes Janusz Malinowski może w swoim wystąpieniu powiedzieć o dodatkowych obsadach kabin maszynistów w pociągach jeżdżących po modernizowanych i remontowanych liniach kolejowych.

W debacie padło również pytanie dotyczące wdrożenia zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Chodziło o tryb postępowania dyżurnego ruchu w przypadku wyprawiania pociągu na sygnał zastępczy. W dniach 10 i 17 kwietnia 2013 roku przekazaliśmy prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego propozycje zmian do instrukcji R1 przygotowane przez zespół, w ramach którego na roboczo prowadzimy różnego typu prace związane z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu. Zespół składa się z przedstawicieli Polskich Linii Kolejowych i Urzędu Transportu Kolejowego.

Obecnie procedowany jest projekt zmian rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju, zmieniający dotychczas obowiązujące rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Jedną z propozycji zmian, jak sądzę kluczową, jest zapis w brzmieniu: „Jeżeli na posterunku odgałęźnym bez torów dojazdowych i na posterunku bocznicowym nie może być podany sygnał zezwalający na torze wjazdowym, to zezwoleniem na przejazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego lub podanie sygnału zastępczego”. Taka nasza propozycja znalazła się również w projektowanym i procedowanym obecnie przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju projekcie rozporządzenia.

Inne pytanie odnosiło się również do kwestii dotyczącej zarządcy infrastruktury, jak i Urzędu Transportu Kolejowego. Chodziło o pytanie – jak realizujemy zalecony przez prezesa UTK program ośmiogodzinnych szkoleń dla pracowników związanych z ruchem pociągów? Od razu przypomnę trochę historii. W 2012 roku, czyli już dobrze ponad rok temu, odbyły się pierwsze dodatkowe szkolenia dyżurnych ruchu. Był to także efekt zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych po katastrofie pod Szczekocinami. W 2012 roku dyżurni ruchu wzięli udział w szkoleniu dotyczącym radzenia sobie w trudnych sytuacjach zawodowych w miejscu pracy, a więc na posterunkach ruchu. Natomiast w roku 2013 zostało przeszkolonych ponad 10 tys. pracowników. Szkoleniami objęto dyżurnych ruchu, kierowców drezyn i wózków motorowych, kierowców lokomotywek spalinowych oraz innych urządzeń, które oprócz normalnego prowadzenia ruchu kolejowego, jeżdżą po torach. Szkoleniem objęto również maszynistów wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej.

To ważne dla wykonawców robót remontowych i modernizacyjnych pracujących przy wykonywaniu projektów modernizacyjnych. Ich szkolenie może wydać się dość błahe, ale bardzo prosiłbym o nie bagatelizowanie go. Sporym utrudnieniem, a także ryzykiem, z którym się spotykamy szczególnie na liniach modernizowanych, jest zwykły brak komunikacji między firmami wykonawczymi, maszynistami przejeżdżających pociągów i osobami prowadzącymi ruch pociągów w trudnych warunkach. Stąd tak duże znaczenie tego rodzaju szkoleń. Od razu powiem, że zostały one pozytywnie, a nawet bardzo pozytywnie ocenione przez ankietowanych uczestników szkoleń. Szkolenie odbywało się w ramach projektu „Bezpieczne prowadzenie pociągów”. Jak już powiedziałem, w szkoleniach wzięło udział prawie 10 tysięcy pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Po doświadczeniach zdobytych w latach 2012 i 2013 zarząd spółki Polskie Linie Kolejowe zaplanował 10 grudnia ub. roku szkolenia dla tej samej grupy pracowników, których wymieniłem. Chodzi o wszystkie rodzaje i klasy maszynistów kolejowych, jak również osób związanych z budową i utrzymaniem sieci trakcyjnych. Zdecydowaliśmy, aby trzy raz w ciągu roku odbyły się okresowe pouczenia w zespołach dyżurnych ruchu. Będzie to w sumie 20 godzin szkolenia w roku. W zespole nastawniczych w przypadku pracowników Polskich Linii Kolejowych będzie to 12 godzin, tyle samo w zespole automatyków. W pozostałych zespołach pracujących na torach będzie to 16 godzin szkolenia w ciągu roku.

Do końca czerwca tego roku przeprowadzimy nadzwyczajne pouczenia doraźne dla wszystkich dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotniczych, a więc osób pracujących na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.

Ogromnym tematem, o który również państwo pytaliście w czasie ostatniego posiedzenia Komisji Infrastruktury, jest stan infrastruktury. Miałem już okazję mówić o tym w zeszłym roku na posiedzeniu Komisji, na którym również prezentowały swoje działania poszczególne spółki z Grupy PKP. Pamiętam, że wypowiadał się również przedstawiciel spółki Przewozy Regionalne. Na temat stanu infrastruktury kolejowej można mówić bardzo dużo, najlepiej na podstawie raportu. Po każdym roku, mniej więcej do końca marca roku następnego, przygotowujemy aktualizację raportu na temat stanu infrastruktury kolejowej. W przedstawionej państwu informacji posłużyliśmy się ostatnim pełnym raportem o stanie infrastruktury kolejowej, czyli według stanu na 31 grudnia 2012 roku.

Tylko w skrócie powiem jeszcze, że za stan dobry uważamy niecałe 43% całej infrastruktury, ocenę dostateczną dostało 30%. Za stan niezadowalający, a więc wymagający kompleksowej wymiany, uznano ponad czwartą część urządzeń infrastruktury. Według definicji raportu, za dobry stan uważamy taki, gdy położenie torów w planie i w profilu mieści się w tolerancji zakładanej przez normy i instrukcje. Bardzo ważnym i czułym elementem infrastruktury kolejowej są rozjazdy, ich części stalowe bez widocznych wad i zużyć, także zwrotnice itd. Każdy element ma swoje kryteria oceny.

Uznanie urządzeń infrastruktury za będące w stanie niezadowalającym dotyczy np. odcinków, na których zostały wprowadzone ograniczenia prędkości eksploatacyjnych, a także takich, na których występuje duża liczba punktowych ograniczeń prędkości. W takim stanie na koniec ubiegłego roku było 23% ogólnie ujętej infrastruktury kolejowej. Stan ponad 4% infrastruktury uznajemy za zły, tak ze względów technicznych, a więc wysokiego stopnia zużycia i degradacji urządzeń, jak również niemożności przeznaczenia przez wiele lat odpowiednich środków na remonty i inwestycje. To jest właśnie infrastruktura, po której nie jeździmy w ogóle pociągami, bo ze względu na stan techniczny prędkość rozkładowa według przyjętych kryteriów wynosi zero.

W materiale przygotowanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju macie państwo informacje na temat poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej. Przypomnę, że do najbardziej czułych ze względów na bezpieczeństwo ruchu należą rozjazdy, części rozjazdowe, zwrotnice itd., ale również budynki i budowle. Mam na myśli głównie obiekty infrastruktury, czyli wiadukty i mosty.

Mamy niedawny tego przykład. Poza modernizowaną i wyremontowaną linią kolejową do Kudowy znalazł się obiekt nie będący własnością Polskich Linii Kolejowych. Dopiero tuż za nim rozpoczynały się prace modernizacyjne. Tymczasem obiekt został zamknięty przez nadzór budowlany. Już sobie poradziliśmy z tą sytuacją. Na tym obiekcie wspólnie z PKP prowadzimy prace przy konstrukcji wspierającej budowlę, aby do 13 stycznia je zakończyć. Wtedy będzie można puścić normalny ruch pociągów na tej linii kolejowej.

Tyle w skrócie uzupełnień do odpowiedzi na pytania, które zostały zadane podczas poprzedniego posiedzenia Komisji.

Chciałbym powrócić jeszcze do fragmentów wypowiedzi pana ministra odnoszących się do naszych osiągnięć, czy sukcesów. Ja to nazywam „premiami górskimi", posługując się terminologią z dawnego kolarskiego Wyścigu Pokoju. Chodzi o modernizację i nakłady inwestycyjne. Rzeczywiście, obecnie poziom kontraktacji przekracza 86%, a poziom certyfikacji, o czym mówił pan minister, sięga 30%.

Dane za rok 2013 nie są jeszcze w 100% potwierdzone, musi to jeszcze trochę potrwać. Zwykle do połowy miesiąca „zamykamy" wyniki uzyskane w poprzednim miesiącu, w przypadku całego roku trwa to trochę dłużej. Ale mogę już dzisiaj powiedzieć, że w 2013 roku wydatkowaliśmy w Polskich Linach Kolejowych ponad 5 miliardów złotych na skutecznie i praktycznie wykonane roboty i poniesione w związku z tym nakłady. Pod tym względem jest to rok rekordowy. Z sezonowości prowadzonych prac i rozliczeń wynika rekordowy poziom wydatków w grudniu ubiegłego roku. Tylko w tym miesiącu rozliczyliśmy ponad 1 miliard złotych nakładów inwestycyjnych.

Oprócz procesu inwestycyjnego, w tym także prac przygotowawczych, sprawnie przebiegały rozliczenia nakładów inwestycyjnych prowadzone we współpracy z Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W 2013 roku znacznie skróciliśmy okres wymagany do uzgodnień i pełnego rozliczenia kwot poniesionych nakładów inwestycyjnych. Wspomniane 30% odnosi się do momentu, gdy miałem okazję pojawić się w Polskich Liniach Kolejowych. Skok jest rzeczywiście bardzo duży, jako że wtedy, mniej więcej w połowie roku 2012, o ile pamiętam, poziom certyfikacji wynosił tylko 2%. Jeślibyśmy utrzymali takie tempo, to, jak mówiłem na zeszłorocznym posiedzeniu Komisji, jeśli nie nastąpią jakieś kataklizmy pogodowe czy spektakularne upadłości firm wykonawczych, nie powinniśmy mieć żadnych kłopotów z wykorzystaniem alokacji unijnych i środków budżetowych.

Przypomnę, że oprócz środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, czyli środków z obecnej perspektywy unijnej, wykorzystujemy, rosnące co roku kwoty przyznawane bezpośrednio z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego.

Dla utrzymania poziomu nakładów, biorąc pod uwagę sytuację kryzysową dotyczącą finansów publicznych, o czym też miałem okazję publicznie mówić, posłużyliśmy się emisją obligacji na uzupełnienie finansowego wsadu krajowego i refinansowanie inwestycji, w tym także inwestycji ze środków unijnych. Miękko przechodzę do punktu, który może zainteresować Wysoką Komisję, a mianowicie do obciążeń finansowych czy też systemu finansowania Polskich Linii Kolejowych. W tym obszarze w roku 2013 również nastąpiły duże zmiany.

Dla uzupełnienia środków na wkład własny kwalifikowany i niekwalifikowany, jak również na prefinansowania nakładów we wszystkich typach projektów inwestycyjnych, wypuściliśmy obligacje, objęte przez Bank Gospodarstwa Krajowego, na półtora miliarda złotych. Planujemy, jeśli oczywiście zajdzie taka potrzeba i utrzymamy tempo kolejowych wydatków inwestycyjnych, uzyskać dodatkowe 2,2 mld zł z tego źródła. Jeśli mnie pamięć nie myli, zostało to już zapisane w wieloletnim planie inwestycji kolejowych przyjętym przez Radę Ministrów 5 listopada zeszłego roku. Działania te są oczywiście zabezpieczone zwiększonymi wpływami środków finansowych na Fundusz Kolejowy, celem wykupu obligacji od Banku Gospodarstwa Krajowego w latach 2016-2019. Obciążenie finansów publicznych z tytułu prowadzenia inwestycji i konieczności uzupełnienia wkładu krajowego zostanie rozłożone na lata. Stąd okres 2016-2019, czyli pięcioletni, na wykup obydwu transz obligacji.

W tym miejscu apel do państwa posłów o procedowanie w Sejmie, a później w Senacie, odpowiednich zmian przepisów mających zapewnić równowagę w zakresie finansowego wkładu krajowego do inwestycji kolejowych. Wiem, że jeden z projektów dotyczący finansowania bezpośrednio robót utrzymaniowych na kolei znajduje się już w pracach Komisji Infrastruktury. Stąd moja gorąca prośba, aby, jeśli to będzie możliwe, sprawnie procedować odpowiednie zmiany ustawowe. To naprawdę ułatwi modernizowanie sieci Polskich Linii Kolejowych.

Trochę szerzej o sytuacji finansowej. Mówiłem o niej w skrócie, dokonując podsumowania wyników ekonomicznych uzyskanych przez spółkę Polskie Linie Kolejowe w roku 2013. Przede wszystkim dokonana została zmiana cennika dostępu do sieci kolejowej. Łącząc wątek restrukturyzacyjny zmian efektywnościowych powiem, że pomimo ubytku w II połowie grudnia 100 mln zł z powodu zmiany cennika, bo cennik wszedł w życie w momencie zmiany nowego rozkładu jazdy, a więc 15 grudnia, wynik finansowy Polskich Linii Kolejowych będzie o około 70 mln zł lepszy niż planowano. Przypomnę, że tego spadku przychodów nie uwzględniono w planie. To oznacza, że mniej więcej 170 mln zł w różnych sferach działalności Polskich Linii Kolejowych wykorzystaliśmy. Zrobiliśmy więcej za te same pieniądze, albo po prostu więcej zaoszczędziliśmy, co jest dosyć dobrym sygnałem. Strata 600 czy 700 mln zł z lat poprzednich powinna ograniczyć się do 500 mln zł z małym ogonkiem. Pomimo, jak powiedziałem, spadku przychodów. Spadku tego nie zakładano w planie, ale będącego wynikiem zmiany cennika i obniżenia średniosieciowej stawki dostępu o 20%. Spowodowało to tylko w drugiej połowie grudnia ubytek ponad 100 mln zł. Według starego cennika mielibyśmy od przewoźników ponad 200 mln zł wpływów.

Przygotowanie nowego cennika, zatwierdzonego przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jest zmianą, która równolegle z działaniami efektywnościowymi i oszczędnościowymi w Polskich Liniach Kolejowych, wiąże się z zapewnieniem przez finanse publiczne pokrycia kosztów nieobjętych kalkulacją kosztów. Stanowią one bazę do stawek za udostępnienie infrastruktury kolejowej. Luka w stosunku do starego cennika za rok 2013, w roku 2014 wyniesie 900 mln zł. Wyjątkowo ostatnia transza w kwocie pół miliarda złotych, w zamian za akcje Polskich Linii Kolejowych, zostanie bezpośrednio skierowana na pokrycie części kosztów nieobjętych kalkulacją stawek dostępu. W projekcie ustawy budżetowej na rok 2014 została ujęta dodatkowo kwota 400 mln zł. Tyle o ogólnej sytuacji Polskich Linii Kolejowych.

Nie wiem, czy kwestia długu znalazła się w informacji ministerialnej, ale generalnie z sytuacją finansową zawsze są bezpośrednio związane kwoty obciążeń czy też zadłużenia, jakie mamy w portfelu Polskich Linii Kolejowych. Może od razu w skrócie powiem o tym państwu. Jeśli będą pytania czy prośby o szczegółowe informacje, to oczywiście mogę ich na posiedzeniu Komisji udzielić. Generalnie, jeśli chodzi o obciążenie długiem Polskich Linii Kolejowych, co też było przedmiotem zainteresowania pań i panów posłów – członków Komisji, obecnie mamy następujące obciążenia. Przechodząc od rzeczy drobnych do większych; w działalności operacyjnej posiłkujemy się dwoma kredytami odnawialnymi z limitami – jeden 175 mln zł, drugi 400 mln zł. Ten mniejszy zaciągnięty jest w obecnym M-Banku, natomiast 400 mln zł jest oficjalną linią kredytową w PKO BP. Zadłużenie obydwu tych linii kredytowych, czyli z kwoty 575 mln zł limitu, wyniosło na koniec roku 340 mln zł. To są pieniądze, którymi posługujemy się jak normalnym operacyjnym kredytem obrotowym, jak zresztą robi to każde przedsiębiorstwo w swojej bieżącej działalności.

O obligacjach już mówiłem, jest to kwota półtora miliarda złotych. Zadłużenie z tego tytułu wynosi dokładnie 1500 mln złotych. W tej chwili uregulowaliśmy już wszystkie płatności wynikające z konieczności poniesienia nakładów inwestycyjnych w części krajowej tam, gdzie nie mamy jeszcze refundacji.

W zakresie finansowania inwestycji najbardziej wspieramy się kredytami i środkami Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Łączne zadłużenie w EBI, jeśli chodzi o programy inwestycyjne, wynosi obecnie 919,7 mln euro. Są to przede wszystkim pieniądze dedykowane na konkretne inwestycje. Należy do nich modernizacja linii kolejowej E65 Warszawa–Gdynia na kwotę 400 mln euro, linii Wrocław–granica województwa dolnośląskiego, czyli tak zwany odcinek żmigrodzki, na kwotę 120 mln euro, linia E30 Podłęże-Rzeszów na kwotę 308 mln euro oraz linia E59 Poznań-Czemplin na kwotę 65 mln euro. Mamy zatem zapewniony wsad i prefinansowanie dla tych projektów.

Jeśli chodzi o sytuację bieżącą, to przypomnę, że w odróżnieniu od końca roku 2012, obecnie nie mamy w zasadzie żadnych opóźnień w płatnościach. Pomimo nadal istniejących kłopotów z pozyskiwaniem należności od przewoźników, bo nie wszyscy płacą w umownych terminach, przygotowaliśmy projekt małego porozumienia do dużej umowy ze spółką Przewozy Regionalne. Nie są już dla nas żadnym kłopotem przewoźnicy, którzy do tej pory zalegali ze spłatą dużych kwot.

Ostatnio informowaliśmy prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o poziomie naszych należności od przewoźników. Nie są to kwoty mogące znacząco wpłynąć na naszą płynność finansową. Wszystkie płatności, wynikające zarówno z programu inwestycyjnego, jak i z typowych kosztów własnych firmy oraz prac utrzymaniowych, mamy uregulowane na bieżąco. Wyszliśmy z kłopotów, wynikających z różnego typu przeterminowanych płatności na kwotę prawie 200 mln zł, które mieliśmy jeszcze w połowie 2012 roku.

Tyle na temat ogólnej sytuacji firmy, zarówno finansowej, jak i w zakresie inwestycji i utrzymania ruchu. Jeszcze raz ponawiam prośbę o sprawne procedowanie nad zmianami przepisów. Zmiany te, w świetle nowego cennika i przygotowywanego nowego rozporządzenia, czyli pełnego dostosowania przepisów krajowych do dyrektywy unijnej dotyczącej stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, pomogą nam na bieżąco uniknąć kłopotów finansowych. Dla bezpieczeństwa podjęliśmy decyzję i wstępnie uzyskaliśmy zgodę rady nadzorczej oraz walnego zgromadzenia akcjonariuszy, na ewentualne dopełnienie limitów kredytowych, przede wszystkim w M-Banku. Tam teoretycznie limit jest

większy. Zrobiliśmy to na wszelki wypadek, gdyby trochę przesunęło się w czasie przygotowanie odpowiednich przepisów. Mam jednak nadzieję, że Wysoka Komisja, jak również cały parlament, w odpowiednim momencie sprawnie decydując, zapewnią nam właściwą zmianę przepisów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi. Bardzo proszę pana prezesa Janusza Malinowskiego. Proszę.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Szanowni państwo. Chciałbym przedstawić państwu program inwestycyjny spółki PKP Intercity. W 2012 roku 30% taboru PKP Intercity stanowił tabor zapewniający bardzo dobry standard podróżowania, jednak aż 70% stanowił tabor niespełniający oczekiwań naszych pasażerów.

Zgodnie z programem inwestycyjnym spółki, zamierzamy w perspektywie końca roku 2015 osiągnąć 70% taboru, który będzie spełniał oczekiwania naszych pasażerów. Będzie to tabor albo nowy, albo zmodernizowany. W perspektywie roku 2020 planujemy, że zgodnie z naszym programem inwestycyjnym, 90% taboru Intercity, to będzie tabor albo nowy, albo zmodernizowany. Jak chcemy to osiągnąć?

PKP Intercity realizuje wiele projektów taborowych i nie jest to tylko projekt Pendolino. Sam projekt Pendolino obejmuje zakup 20 pociągów zespołowych, wybudowanie centrum serwisowego dla utrzymania pociągów w Warszawie oraz serwisowanie pociągów do pierwszej naprawy głównej. Taka naprawa z reguły jest wykonywana po 15-17 latach.

Jak wygląda stan faktyczny? Kontrakt został podpisany w maju 2011 roku. Obecnie w Polsce znajdują się cztery pociągi wykorzystywane do testów homologacyjnych. Kolejny, piąty pociąg, jest obecnie przed odbiorem fabrycznym, a pociągi 6-11 są na etapie ostatecznego wyposażenia wnętrza. Dwunasty pociąg ma już zbudowane pudła wagonowe.

Zakończył się proces budowy centrum serwisowego w Warszawie, które będzie się zajmowało zarówno bieżącym utrzymaniem, jak również wykonywaniem ciężkich napraw pociągów. W tej chwili rozpoczął się proces odbioru. Planujemy, że na przełomie lutego i marca tego roku do centrum serwisowego zostaną wprowadzone pociągi.

Centrum serwisowe, jak powiedziałem, zapewnia zarówno przeglądy, jak i ciężkie naprawy, jest wyposażone w specjalistyczną myjnię, jak również z specjalistyczne stanowisko służące odmrażaniu pociągów, a raczej zapobieganiu ich oblodzenia. Będzie ono wykorzystywane do odlodzenia wszelkiego taboru, a nie tylko pociągów Pendolino. Na razie nie mieliśmy okazji wypróbowania tego stanowiska. Myślę, że jeszcze tej zimy będziemy mieli po temu okazję.

Pociągi zespołowe będą wykorzystywane w relacjach Gdynia – Warszawa – Kraków – Katowice – Wrocław. Dodatkowo, aby zwiększyć dostępność tych pociągów dla naszych pasażerów, będą one wykorzystywane w relacji Rzeszów – Bielsko Biała i Gliwice.

Kolejny projekt inwestycyjny, to modernizacja 68 wagonów. Projekt o wartości 170 mln zł został już zakończony. Wagony były modernizowane przez trzech polskich producentów: Pesę Bydgoszcz, NEWAG SA Nowy Sącz i fabrykę Cegielski z Poznania. Obecnie zmodernizowane wagony kursują na linii E30 i E59 w relacjach z Przemyśla, przez Rzeszów, Kraków, Katowice, Wrocław do Szczecina. W tej chwili 13 składów pociągów jest złożonych wyłącznie z takich wagonów. W każdym pociągu znajduje się wagon przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych i przewozu rowerów. Każdy pociąg jest także wyposażony w wagon barowy i oczywiście w wagony I i II klasy.

Oprócz projektu modernizacji 68 wagonów, spółka realizuje również program modernizacji 150 wagonów. Kontrakt na modernizację jest podpisany i realizowany przez fabrykę Pesa-Bydgoszcz. Jest to kontrakt o wartości ponad 400 mln zł. W tym roku z tego kontraktu w PKP Intercity pojawi się 90 wagonów.

Uzupełnieniem programu wagonowego jest zakup nowych wagonów. PKP Intercity ma podpisany kontrakt na zakup 25 nowych wagonów z fabryką Cegielski z Poznania. Wagony będą obsługiwały relację Wrocław – Poznań – Gdynia. Należy zwrócić uwagę, że w relacji Poznań – Gdynia mamy bardzo widoczne skrócenie czasu jazdy. Pociągi jeżdżą już w czasie 3 godzin. Docelowo podróż z Wrocławia przez Poznań do Gdańska będzie

trwała 4,5 godziny, ale już obecnie jest znacząca poprawa czasu jazdy w tej relacji; trwa już tylko 3 godziny. Pierwsze wagony z fabryki Cegielskiego będziemy odbierali w tym miesiącu. Docelowo kontrakt będzie zakończony w 2014 roku. Cztery komfortowe pary pociągów będą się poruszały w relacji Wrocław – Poznań – Bydgoszcz – Gdynia.

Kolejny projekt dotyczy zakupu pociągów zespołowych o prędkości 160 km/h. Kontrakt o wartości ponad 1 miliarda złotych został podpisany z konsorcjum NEWAG Nowy Sącz–Stadler. Pociągi będą eksploatowane w relacji Kraków – Kielce – Warszawa – Olsztyn, a także z Małopolski przez Łódź, Bydgoszcz do Trójmiasta. Także pojadą z Małopolski przez Łódź, Poznań do Szczecina oraz Górnego Śląska, a więc z Bielska Białej, Katowic, Łodzi do Gdyni. Wagony będą obsługiwały również cykliczne połączenie w relacji Warszawa – Bydgoszcz. Pociągi będą kursowały docelowo pomiędzy Warszawą a Bydgoszczą w dwugodzinnym takcie.

Kolejnym projektem będącym w trakcie realizacji jest modernizacja lokomotyw spalinowych. PKP Intercity ma obecnie dość duży problem z trakcją spalinową, jest ona bowiem w takim stanie, że z jednej strony nie może zaspokoić potrzeb, a z drugiej jej stan techniczny nie zapewnia komfortu podróżowania naszym klientom. W ramach programu modernizacji 20 lokomotyw, połowa z nich jest przygotowywana do typowych prac manewrowych. Pozostałe lokomotywy będą mogły wykonywać zarówno prace manewrowe, jak również wykorzystane do pracy liniowej. Będą mogły ciągnąć pociągi, zasilając je odpowiednio ciepłem zimą, a latem klimatyzacją. Lokomotywy tego typu chcemy wykorzystywać dla podróżnych jadących komfortowo wagonami klimatyzowanymi do Gdyni. Dalej, to znaczy z jazdą na Hel, jest dzisiaj pewien problem i te lokomotywy nam ten problem rozwiążą.

Kolejny projekt inwestowania w trakcje spalinową jest projektem zakupu 10 lokomotyw. Dzisiaj otworzyliśmy oferty na ten zakup. Mamy dwie oferty polskich firm. W bardzo krótkiej perspektywie zwycięzca zostanie wybrany. Lokomotywy umożliwią powrót z naszą ofertą przewozową do miejscowości, których nie obsługujemy przede wszystkim z powodu braku trakcji spalinowej. Dodam, że lokomotyw dla trakcji spalinowej po prostu nie ma w Polsce, nie można ich pożyczyć u innego przewoźnika krajowego – w PKP CARGO, czy w spółce Przewozy Regionalne. Muszą to być bowiem lokomotywy przystosowane do prowadzenia pociągów pasażerskich. Chcemy poprawić komfort podróżowania w takich relacjach, jak do Chorzowa, Suwałk, Ełku czy na linii Zamość – Rzeszów – Lublin. Na tych liniach nasza oferta dla pasażerów zmieni się zasadniczo.

Projekt kolejny to zakup 20 wagonów. W tej chwili jesteśmy już w ostatniej fazie postępowania przetargowego. Wagony będą realizowały przewozy na trasie Warszawa – Poznań – Szczecin oraz Warszawa – Poznań – Zielona Góra. Chciałbym dodać, że od obecnego rozkładu jazdy ze stolicy do Zielonej Góry możemy dojechać pociągiem w czasie poniżej 4 godzin. Myślę, że dojazd innym środkiem transportu w tym czasie jest niemożliwy. To są też znaczące elementy poprawy czasu jazdy. Skrócenie czasu jazdy jest widoczne także na trasie z Warszawy do Olsztyna. Do stolicy Warmii i Mazur możemy z Warszawy dojechać w czasie 3 godzin.

Kolejnym projektem, który realizuje spółka PKP Intercity, jest czynny przetarg. Projekt będziemy już realizowali w ramach nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej. Chodzi o kupno piętrowych pociągów zespołowych dostosowanych do prędkości 160 km/h. Pociągi tego typu będą nam służyły do obsługi aglomeracji łódzkiej. Będą to cykliczne połączenia kolejowe. Obecnie mamy pięciu oferentów, postępowanie przetargowe jest w toku, dlatego w tej chwili trudno jest mi więcej powiedzieć na ten temat.

Podsumowując; program inwestycyjny PKP Intercity SA opiewa na 6,8 mld zł, z czego 2,5 mld zł stanowią środki pochodzące z Unii Europejskiej. Dofinansowanie wszystkich projektów Intercity, poza projektem Pendolino, stanowić będzie 70% wartości projektów. Myślę, że jest to jedyna, historyczna szansa dla takiego przewoźnika, jakim jest PKP Intercity, aby wymienić tabor, aby pasażerowie mogli podróżować w tak komfortowych warunkach, jakich oczekują.

Odnośnie do bieżącej sytuacji taborowej PKP Intercity. Obecnie spółka dysponuje nadwyżką zarówno w środkach trakcyjnych, jak również w wagonach. Nie mieliśmy żadnych problemów z przewozami pasażerów w okresie ostatnich świąt Bożego Narodzenia.

Mamy czasami wystąpienia od innych przewoźników regionalnych o pomoc wagonową. Jeżeli tylko mamy takie wystąpienia, chętnie pomagamy.

To tyle odnośnie do programu inwestycyjnego PKP Intercity SA. Jeżeli będą pytania, chętnie na nie odpowiem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za informacje przedłożone przez pana ministra i panów prezesów.

Otwieram debatę. Proszę o zgłoszenia do dyskusji. Pani poseł Anna Paluch, pan poseł Michał Wojtkiewicz. Kto jeszcze? Pan poseł Jerzy Szmit, pan poseł Jerzy Polaczek, pan poseł, przewodniczący Andrzej Adamczyk, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski. Czy ktoś jeszcze z państwa posłów chciał zabrać głos? Jeszcze pan poseł Bogdan Rzońca. Czy jeszcze ktoś z państwa? To jest także pytanie do strony społecznej. Oczywiście, pan prezydent Leszek Miętek również jest zapisany do dyskusji. Czy może pan przewodniczący Henryk Grymel chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Nie ma więcej zgłoszeń? Zamykam listę.

Bardzo proszę; pani poseł Anna Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam dwa krótkie pytania do pana prezesa Jakuba Karnowskiego. Kwestia pierwsza – jaki jest stan wymagalnych zobowiązań spółek z Grupy PKP wobec Skarbu Państwa? Kilkanaście miesięcy temu mówiło się o 4,5 mld złotych. Mówiło się także o tym, że sprzedaż spółki Polskie Koleje Linowe ma ułatwić wywiązanie się z zobowiązań finansowych PKP. Oczywiście, jedna kwota do drugiej jest niewspółmierna, czyli kwota wymagalnych zobowiązań do kwoty uzyskanej ze sprzedaży spółki PKL. Proszę zatem o podanie aktualnej kwoty, którą zamykają się zobowiązania wymagalne spółki PKP i pozostałe zobowiązania spółki wobec Skarbu Państwa.

Kwestia druga. Kilkanaście miesięcy temu debatowaliśmy o tym, że w spółkach PKP jest prowadzona procedura sprzedaży majątku zbędnego do prowadzenia działalności przewozowej. Wówczas, po kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli, przekazana została dość niepokojąca informacja, że w minionych latach zaledwie w 20% wywiązywano się z uzyskania założonej do pozyskania kwoty. Proszę o podanie, jak się sprawa przedstawia obecnie, to znaczy, za jaką kwotę sprzedano w latach 2011 i 2012 majątek zbędny do prowadzenia działalności przewozowej, majątek zbędny, będący w zarządzie spółek z Grupy PKP? Takie są moje pytania do pana prezesa Jakuba Karnowskiego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani poseł. Bardzo proszę pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Wzorem pana prezesa chciałem złożyć najlepsze życzenia noworoczne wszystkim kolejarzom, panu ministrowi i panom prezesom. Czy pan prezes zechciałby mnie wysłuchać? Pan prezes ma swoje zajęcia. Mimo wszystko wyrecytuję swoje życzenie – żeby kolej była konkurencyjna z przewozami drogowymi.

Przejdę już do meritum. Odniosę się jeszcze do poprzedniego spotkania, w którym uczestniczyła pani minister. Uległem wówczas pani minister, gdyż wypowiadała się z dużą dozą dobrej woli, więc ja również wdałem się w polemikę z dobrą wolą wyjaśnienia kilku spraw. Umówiliśmy się także, że podczas dzisiejszego spotkania pani minister uzupełni sprawozdanie o kilka spraw, które mnie nurtowały i o które prosiłem, żeby na następnym posiedzeniu Komisji zostały przedstawione. Niestety, tego się nie doczekałem, a jedynie moje słowa poszły w eter, a moja prośba zniknęła.

Ponawiam więc prośbę, aby pan minister, ale również pan prezes, przedstawili informacje o ostatnich inwestycjach na kolei. Jaka jest konkurencja? Chciałem się dowiedzieć, jeżeli pan prezes byłby uprzejmy, jaki jest jednostkowy koszt przewozu tony obojętnie jakiego towaru, a także koszt przewozu jednego pasażera na kolei? To jest bardzo istotne. Proszę o porównanie z kosztem takiego samego przewozu transportem drogowym. Czy ma pan takie zestawienie?

Dalej, chciałbym się dowiedzieć, jak przedstawia się punktualność kursowania pociągów w ostatnich pięciu latach. Czy się zmniejsza? To samo dotyczy czasu przejazdu pociągów. Myślę o relacji Kraków – Warszawa. Kiedy siedem czy osiem lat temu zacząłem dojeżdżać do Sejmu, jechałem pociągiem dwie godziny i 30 lub 40 minut. Dzisiaj trzeba jechać dobre trzy godziny.

Jeżeli pan prezes powiedział, że o 14% wzrosła satysfakcja pasażerów, to w odniesieniu do czystości chyba nastąpił spadek satysfakcji o 14%. Jak wagony były brudne, tak teraz są jeszcze bardziej brudne. Wystarczy popatrzeć na składy pociągów jeżdżących na wspomnianej trasie. Dawniej przede wszystkim jeździliśmy pociągami Intercity. Może było drożej, ale za to był znacznie większy komfort jazdy. Dzisiaj pociągów Intercity jest coraz mniej, a jeżeli porównać ich standard ze standardem Tanich Linii Kolejowych, to różnica istnieje.

Panie prezesie, prędkość przewozu towarów i pasażerów. To jest bardzo istotne, aby kolej była konkurencyjna w stosunku do przewozów drogowych. Konkurencja musi funkcjonować. Zejdźmy na ziemię. To nie może być tylko kwestia wirtualna, kiedy rozmawiamy o konkurencyjności transportu drogowego i kolejowego. Ta konkurencyjność musi być realna. Tymczasem dzisiaj słyszymy od prezesa, że wszystko się wyprzedaje, wszystko idzie na sprzedaż, na likwidację. Przy tej okazji chciałbym się dowiedzieć, ile przystanków i dworców kolejowych zostało zlikwidowane w ostatnich latach. Dzisiaj z tym wszystkim są problemy. Chcecie pozyskać więcej pasażerów, a likwidujecie przystanki, likwidujecie dworce. Są protesty ludzi. Konkretnie na ten temat będę się wypowiadał w interpelacjach.

Głos z sali:

To już koniec?

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Proszę pana, nie koniec. Dziwię się panu, że tak się pan wypowiadał na temat podpisu. Przecież bardzo łatwo podpisać się pod dokumentem, który chce się przedstawić. Jeżeli składam interpelację czy zapytania, to też się pod nimi podpisuję. Dziękuję bardzo.

Nie chciałbym, żeby pan prezes przeszedł do historii jako grabarz Polskich Kolei Państwowych. Dziękuję bardzo.

To jest również moją troską. Moim obowiązkiem jest mówić o tym. Widzę bowiem, że kolej zamiast się rozwijać, to się zwija. Tak samo było z telekomunikacją. Wyszedł pan od bezpieczeństwa narodowego i powiedział, że bezpieczeństwo narodowe to są głównie ataki cybernetyczne. Pytałem się, czy w takim razie telekomunikacja, przewody telekomunikacyjne są w rękach państwa? Nie, nie są. To właśnie jest między innymi bezpieczeństwo państwa. Podobnie prywatyzowana kolej jest elementem systemu bezpieczeństwa państwowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. W kwestii formalnej, panie pośle. Mamy konkretny temat dzisiejszego posiedzenia, jest nim informacja Prezesa Rady Ministrów o sytuacji w Grupie PKP, bo taki wniosek złożył Klub Parlamentarny Solidarna Polska. Zostało zadanych wiele pytań. Proszę nie wybierać sobie osoby, która będzie odpowiadała na pytania pana posła.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ja nie wybieram.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle. Pana premiera na dzisiejszym posiedzeniu Komisji reprezentuje sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, pan Adam Zdziebło. Jeżeli pan minister sam nie jest w stanie odpowiedzieć na pytania, ma ze sobą zespół pracowników. To on wskazuje mówcę. W związku z tym proszę nie pouczać strony rządowej, od kogo pan poseł oczekuje konkretnej odpowiedzi. Po prostu przestrzegajmy regulaminu Sejmu. Bardzo proszę, pan poseł Bogdan Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ja ostatni zgłosiłem się do zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan poseł Jerzy Szmit. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, oczywiście, nie chciałem mówić przed kolegą, ale skoro pan tak zdecydował. Rzeczywiście, zgłaszałem się do głosu znacznie wcześniej.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam. Zgłaszaliście się panowie jednocześnie. Teraz panu posłowi udzielam głosu. Panie pośle, bardzo proszę. Wskazałem pana posła Szmita.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Jestem gotowy do zabrania głosu. Szanowni państwo, słuchając pana prezesa Karnowskiego i innych państwa, a przede wszystkim pana prezesa Karnowskiego, warto postawić pytanie o dalszą przyszłość PKP SA jako spółki. Z przedstawionych informacji, które otrzymaliśmy na piśmie, ale także z wyjaśnień składanych dzisiaj przez pana prezesa Karnowskiego wynika, że generalny kierunek działalności PKP SA polega na ograniczaniu swojego funkcjonowania. W związku z tym pytanie – czy pan prezes widzi sens funkcjonowania PKP SA jako firmy w obecnym kształcie? Dzisiaj jest to spółka akcyjna, która, tak naprawdę, wyzbywa się wpływu na system kolejowy w Polsce.

W jaki sposób się to odbywa? Zaczęło się od sprzedaży całych spółek kolejowych. Polskie Koleje Linowe są doskonałym tego przykładem. Mimo wielkiej dyskusji na temat prywatyzacji tej spółki PKP i sprzeciwu licznych środowisk, decyzja została podjęta. PKP nie ma już na nią wpływu, bo spółka Polskie Koleje Linowe została sprzedana w całości.

Trwa także przekazywanie spółek kolejowych samorządom, jak było w Trójmieście; spółka Szybka Kolej Miejska została przekazana samorządowi województwa. W zasadzie przestał istnieć wpływ PKP SA na tę spółkę. Dalej – podjęcie sprzedaży akcji PKP CARGO, największego kolejowego przewoźnika towarowego w Polsce i drugiego co do wielkości w Europie. Państwo nie ukrywacie, że proces sprzedaży następnych akcji tej spółki będzie kontynuowany, a co za tym idzie, wpływ PKP SA na funkcjonowanie PKP CARGO będzie ograniczony, czyli na tę, jakże ważną sferę działalności gospodarki narodowej.

Wreszcie sprawa związana z kolejami regionalnymi. Spółka PKP nie ma już udziałów, nie ma nawet akcji spółki Przewozy Regionalne. W związku z tym, czy dlatego, spółka ta, mam na myśli Przewozy Regionalne, zmierza chyba do końca swej działalności. Wydzielają się z niej kolejne spółki w województwach, w których, tak przynajmniej marszałkom się wydaje, spółki kolejowe są w stanie funkcjonować samodzielnie. W takim razie – co stanie się z województwami, które pewnie nie są w stanie wykreować spółek mogących obsługiwać pasażerskie kolejowe przewozy regionalne? W województwach nie ma bowiem odpowiedniej wielkości ruchu, nie ma dużych przewozów pasażerskich. Czy wobec tego słuszne jest umywanie rąk od procesu, który ma miejsce w przewozach regionalnych i spychanie wszystkiego na samorządy – niech sobie same radzą. Czy nie uważa pan prezes, że jest to proces nieuchronny i musimy się przygotować na to, że za rok, dwa, może pięć, spółka Przewozy Regionalne ulegnie likwidacji.

Jak wtedy będą wyglądały dojazdy ludzi do pracy i młodzieży do szkół? Chodzi głównie o te województwa, w których nie ma wystarczającego „strumienia pasażerów", bo tak się o tym mówi, aby przedsiębiorstwo przewozowe mogło się utrzymać. A co bardziej istotne – aby mogły zapewnić spójność z komunikacyjną państwa. Czy PKP zakłada, że w części województw, w części Polski, a szczególnie w Polsce powiatowej, która nie ma bezpośrednich połączeń ze stolicą państwa czy z innymi stolicami województw, PKP nie będzie obecna?

Następne pytanie dotyczy jednego miliarda złotych i jest adresowane do szefa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. W ubiegłym roku, przy nowelizacji budżetu państwa nastąpiło pozbawienie PKP PLK jednego miliarda złotych dotacji. Co prawda, temat ten poja-

wił się w wystąpieniu pana prezesa, niemniej chciałbym się zapytać – jakie były koszty związane z ograniczeniem tej dotacji? Rozumiem bowiem, że państwo chyba przynajmniej w połowie zrealizowaliście zadania i wypuściliście obligacje na kwotę 500 milionów złotych. Ale z tym wiążą się także jakieś koszty – jakie one były? Na ile budżet państwa, oczywiście decyzją ministra finansów, pozbawił środków przedsiębiorstwo PLK? Jest bowiem rzeczą zrozumiałą, że pewne koszty z tego tytułu trzeba będzie ponieść i zapłacić za emisję obligacji.

Następna sprawa – transport intermodalny. O tym się wiele mówi, nawet w wypowiedziach państwa ten temat pojawił się dwukrotnie, ale tylko na takiej zasadzie, że będziemy robić wszystko, żeby było dobrze. Co to znaczy – dobrze? Jakie konkretnie są plany? Kiedy wreszcie transport łączony – kołowy i kolejowy, stanie się realną alternatywą, nie koniecznie alternatywą dla przewozów jako takich, ale przynajmniej dla przewozów na niektórych trasach, na przykład na kierunku wschód-zachód czy północ-południe? Chodzi o trasy, na których jest największe zapotrzebowanie na tego typu połączenia i usługi.

Kolejna sprawa – szkolenie kadr. Piszecie dużo na ten temat w swojej odpowiedzi na pytania posłów, ale niepokoi mnie fakt, że w ogóle nie zakładacie powrotu regularnego, normalnego, zawodowego szkolnictwa kolejowego. Mówicie jedynie o szkoleniach pracowników, o kursach, a więc o przygotowaniu do zawodów ludzi, którzy trafiają do pracy na kolei różnymi drogami. Wszyscy wiemy, że specyfika kolei polega na tym, że doświadczenie i wieloletnia praktyka połączona z szkoleniem, tworzą załogę, która może bezpiecznie i sprawnie wykonywać swoje zadania.

Następna sprawa, o której państwo w ogóle nie wspominacie, to rozkłady jazdy. To, że kolej tak dużo traci klientów, szczególnie w przewozach pasażerskich, wynika z dramatycznej sytuacji, polegającej na nieustannej zmianie rozkładów jazdy pociągów, a także braku połączeń z innymi środkami transportu. Pan prezes Malinowski stwierdził, że do Olsztyna można jeździć już z Warszawy pociągiem w trzy godziny. Nie do końca tak jest. Jazda trwa bowiem trzy godziny, ale z haczykiem, jak to się kiedyś mówiło. Ten „haczyk", to jest właśnie przewaga transportu autobusowego. Autobus z Warszawy do Olsztyna jedzie dokładnie trzy godziny, a „haczyk" to jest kilkadziesiąt minut, którymi PKP przegrywa z firmami autobusowymi.

Jestem w średnim wieku, ale pamiętam czasy, kiedy pociągi z Olsztyna do Warszawy jechał 2 godziny 40 minut i nie było to wielkie wydarzenie. Nie trzeba wcale sięgać aż do czasów Piłsudzkiego i kolei II Rzeczypospolitej. Porównanie z tym okresem byłoby jeszcze bardziej druzgocące.

Szanowni państwo. Mam jeszcze pytania dotyczące udziału w rynku transportowym. Pytałem już, jakie macie państwo plany związane ze swoim udziałem w rynku, jak ma to wyglądać. W materiale pisemnym jest co prawda odpowiedź, przede wszystkim z odesłaniem do ogólnej strategii rozwoju Polski sięgającej roku 2020 i 2030. Jest przynajmniej kilka, które państwo wymieniają. Te odniesienia są oczywiście uprawnione. Niemniej jednak, mimochodem wspominacie państwo, że niejako marzeniem szefów PKP jest utrzymanie obecnego udziału w rynku w przewozach osobowych i towarowych.

To jest mało ambitny cel. Jeżeli PKP ma się rozwijać, jeżeli kolej ma się w Polsce rozwijać, to nie możemy sobie stawiać takich pasywnych celów. Cele muszą być bardziej ambitne, muszą odnosić się do zadań, które mogą zapewnić rozwój firmy nie tylko przez finansowanie z funduszy unijnych, bo kiedyś się ono skończy, czy też zaciąganie pożyczek.

Jeszcze jedna sprawa, o którą chciałem państwa zapytać z podziwem patrząc, mówię to bez złośliwości, na jedną okoliczność. W PKP udało się uniknąć afer i skandali, które były związane z realizacją inwestycji drogowych. Chodzi o upadłości firm budowlanych, nie wypłacanie należnych pieniędzy podwykonawcom. Chwała Bogu, kolej jest wolna od tych plag i chwała tym wszystkim, którzy się do tego przyczyniają i są w stanie realizować swoje zadania. O jedno chciałem państwa zapytać. Działacie państwo pod reżimem jednej ustawy o zamówieniach publicznych. Jak państwo oceniacie – z czego to wynika, że wam się udało uniknąć problemów występujących w budownictwie drogowym? Może należałoby z tego wyciągnąć jakieś nauki.

Szanowni państwo. Wracając do postawionego pytania, które jest tematem naszego dzisiejszego posiedzenia, chciałbym jednak przywołać lokalne sprawy Warmii i Mazur, chodzi o wyłączenie z użytkowania linii kolejowych. Konkretnie chodzi o połączenie Wielbark – Ostrołęka. Zapadła decyzja o jego zamknięciu. Podobnie jak linii kolejowej Czerwonka – Orzysz. Praktycznie oznacza to, że do Mrągowa i Mikołajek nie dojedziemy już pociągiem. Połączenie Olsztyn – Suwałki. Gdyby dzisiaj chciało się jechać pociągiem, to czas jazdy wnosi 9 godzin. Zlikwidowano połączenie Olecko – Suwałki i Olecko – Ełk. Oznacza to, że środek Mazur został pozbawiony komunikacji kolejowej. Myślę, że taki stan nie może się utrzymać. Bardzo państwa proszę o podjęcie działań, które ten stan zmienią. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Krótka informacja. W najbliższym czasie odbędzie się posiedzenie Komisji dotyczące sytuacji w kolejowych pasażerskich przewozach regionalnych. W związku z tym proszę ograniczyć pytania do sytuacji w Grupie PKP, bez przywoływania tematyki przewozów regionalnych.

Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Na początku mam dwa pytania do pana ministra Adama Zdziebły. Pierwsze jest najbardziej elementarne – czy ma pan jakąś wiedzę czy pani premier wybiera się w najbliższych dniach czy tygodniach na posiedzenie Komisji Infrastruktury? Pytam się dlatego, że o ile mi wiadomo, żaden z nowo powołanych ministrów do chwili obecnej nie spotkał się z posłami merytorycznych komisji sejmowych. Są to nowe obyczaje, warte odnotowania w historii polskiego parlamentaryzmu. Dlatego pragnę ten fakt odnotować i zapytać – czy mamy jakąś wiedzę o tym, czy pani premier Elżbieta Bieńkowska zamierza pojawić się na posiedzeniu naszej Komisji? Tym bardziej, że mamy nowe Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Oczywiście, z tym wiązałoby się również to, aby był przekaz programowy ze strony nowego ministra, z zaznaczeniem w szczególności ewentualnych priorytetów na 2014 rok od strony legislacyjnej oraz innej, która wiązałaby się z priorytetami nowego resortu.

Drugie pytanie jest na kanwie tematu naszej dzisiejszej dyskusji. Dyskutujemy o sytuacji w Grupie PKP zgodnie z wnioskiem złożonym w tej sprawie do marszałka Sejmu. Mam do pana ministra następujące pytanie. W związku z wygaśnięciem mocy obowiązującej „Strategii transportu kolejowego na lata 2007-2013", jaki dokument programowy przyjęty przez Radę Ministrów stanowi dzisiaj podstawę dyskusji o planach, o których mówią panowie prezesi?

Słyszeliśmy dzisiaj o zamiarze prywatyzacji spółki PKP Energetyka. Powiedziałbym, że jest to wyjątkowa informacja. Nie przypominam sobie, żeby tego rodzaju zamiar został odnotowany w strategii dla transportu kolejowego do 2013 roku. Nie wiem też czy w jakimkolwiek innym dokumencie rządowym jest zaznaczona taka decyzja.

Pytanie do pana ministra – co po pierwszym stycznia 2013 roku jest dla Grupy PKP dokumentem obowiązującym z punktu widzenia dokumentów przyjętych przez Radę Ministrów? Oczywiście poza dokumentami wymienionymi w dostarczonym nam materiale ministerstwa. Powiedziałbym, że to jest pewien konkret dla transportu kolejowego, natomiast te dokumenty, które państwo zaznaczacie w swoim materiale, mają nieco inny charakter.

Trzecie pytanie kieruję do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Jeśli mógłby pan podzielić się z Komisją wiedzą, czy posiadacie już państwo prognozę czy wstępne informacje dotyczące liczby klientów, którzy skorzystali z transportu kolejowego w 2013 roku? Chodzi o dane dotyczące wszystkich przewoźników operujących na polskim rynku, w szczególności podmiotów będących w Grupie PKP, zwłaszcza PKP Intercity. Pytam się o to dlatego, iż według nieoficjalnych informacji, w 2013 roku liczba pasażerów, klientów PKP Intercity, zmniejszyła się o kilkanaście procent. Gdyby pan prezes Malinowski mógł podać informację wstępną – jak szacunkowo kształtuje się liczba przewiezionych pasażerów PKP Intercity w 2013 roku, w stosunku do lat 2012 i 2011.

Kolejne pytanie mam do pana prezesa Karnowskiego. Mój kolega, pan poseł Jerzy Szmit, zadał pytanie dotyczące ewolucji samej spółki PKP, jak ma się ona zmieniać. Pan prezes posługiwał się strategiami, które formalnie przyjął zarząd, a zatwierdziła rada nadzorcza spółki PKP. Pan prezes zreferował to w ubiegłym roku na posiedzeniu Komisji. Pytanie do pana prezesa, jak również do pana ministra jest następujące – czy państwo w ogóle przyjmują model, że do pewnego roku funkcjonuje spółka PKP w obecnym kształcie, czy też będzie docelowo likwidowana? Słyszeliśmy dzisiaj o strategii prywatyzacji spółek z Grupy PKP. Pytanie dotyczy funkcjonowania spółki-matki czy też raczej spółki-czapki nad innymi spółkami Grupy – w jakim horyzoncie czasowym będzie ona funkcjonować?

Mówię to również dlatego, żeby pan prezes Karnowski podzielił się z nami informacjami, jak kształtował się stan zatrudnienia w spółce w dniu 1 stycznia 2012 roku, 1 stycznia 2013 i w dniu 1 stycznia 2014 roku, a więc kilka dni temu. Ile w tym okresie, zwłaszcza w 2013 roku, odeszło osób ze spółki PKP, a ile zostało zatrudnionych? Bardzo kontrowersyjne i dwukrotnie dyskutowane na posiedzeniach komisji sejmowych są kwestie struktury PKP SA, ze zwiększoną liczbą departamentów w stosunku do formy organizacyjnej, w jakiej funkcjonowała firma w 2012 roku. Może pan prezes przedstawi nam kilka syntetycznych informacji – ile PKP SA liczy departamentów? Jakie jest średnie wynagrodzenie dyrektora departamentu? Jaka jest średnia płaca w całej spółce? Uzupełni to zakres informacji, których oczekiwalibyśmy, a które nie były nam dzisiaj przedstawione.

Pytanie do pana prezesa Paszkiewicza. Na kanwie informacji inwestycyjnych…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle Wojtkiewicz, bardzo proszę, niech pan zadaje pytania komu pan chce. Tak czy inaczej później udzielę głosu panu ministrowi. Pan minister zadecyduje, kto będzie udzielał odpowiedzi. Proszę kontynuować, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Może by pan prezes ewentualnie bardziej rozbudował informację dla Komisji o dwa następujące elementy. Pierwszy, to rozwinięcie informacji na temat sytuacji w Centrum Koordynacji Inwestycji, czyli w pionie, który nadzoruje inwestycje. Jak dzisiaj wygląda ta struktura? Pół roku temu nieoficjalne źródła podawały, że w Centrum Koordynacji Inwestycji w spółce Polskie Linie Kolejowe funkcjonowało 92 dyrektorów i pełnomocników. Czy są to informacje miarodajne? Na ile odbiegają od danych, które przed chwilą przytoczyłem? Jest to dzisiaj sprawa kluczowa, choćby z punktu widzenia celu, o którym wspominał pan prezes Karnowski, czyli zmiany proporcji środków rozliczonych i kontraktowanych.

Może pan prezes powie nam również – jaki jest *date-line* zakontraktowania 100% wartości umów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Nie padła dzisiaj żadna deklaracja, ani ze strony prezesa spółki PLK, ani też ze strony pana ministra. W jakim jesteśmy już niedoczasie, jeśli ono występuje? Mówię o rozliczeniu całości środków przewidzianych na inwestycje.

Do pana prezesa Paszkiewicza także mam pytanie. Jaką mamy długość linii kolejowych na dzień 1 stycznia 2014 roku, które po modernizacji są przystosowane do operowania nowym typem taboru, jakim będzie na polskich torach Pendolino, czyli do prędkości rozkładowej powyżej 200 kilometrów? Czy mówimy tylko o 120-kilometrowym odcinku linii kolejowej pomiędzy Zawierciem a Grodziskiem Mazowieckim? Gdzie znajdują się inne zmodernizowane odcinki torów, na których ta oferta taborowa będzie konkurencyjna wobec połączeń ekspresowych, jeśli chodzi o czas przejazdu?

Na kanwie tego miałbym też pewną sugestię. Nie domagam się odpowiedzi z dnia na dzień, ale może byłoby racjonalne, żeby Komisja Infrastruktury w stosownym czasie uzyskała informację ze strony PKP Intercity – jak na poszczególnych liniach, uruchamianych przez spółkę, kształtowała się frekwencja pasażerów? Chodzi o dane dotyczące wykorzystania miejsc w pociągach Intercity w grudniu 2012 i 2013 roku. Lepiej byłoby przedstawić te dane w sposób pogłębiony, np. kwartałami czy półroczami – to już według uznania. Jednak w świetle dość postępującego spadku liczby klientów PKP Intercity,

przynajmniej dotychczas, oraz w świetle zapowiedzi uruchomienia nowego typu pojazdu szynowego, jakim jest Pendolino, sensowne byłoby dokonanie takiej analizy. Dotyczy to zwłaszcza tych relacji, które później będą przekazane Pendolino. Byłoby dobrze, gdyby pan prezes, czy ministerstwo, postarał się o przekazanie nam takich informacji w ciągu jednego miesiąca, najpóźniej w lutym. Chodzi o porównanie jednego pełnego roku, według rozkładu jazdy 2012/2013, do grudnia 2013 roku.

Kolejne pytanie kieruję również do pana prezesa Paszkiewicza z prośbą o uzupełnienie informacji, o których pan wspominał w swoim wystąpieniu, czy też materiałów przekazanych nam na piśmie. Nie rozumiem jednego elementu. Spółce Polskie Linie Kolejowe zabrano jeden miliard złotych w ramach nowelizacji budżetu państwa i zobowiązano, także w ramach jakiejś strategii, do emisji obligacji na kwotę półtora miliarda złotych. Jak rozumiem, środki w wysokości jednego miliarda złotych miały być wyłącznie na dofinansowanie wkładu własnego realizowanych inwestycji. Czy półmiliardowa różnica w stosunku do miliarda z budżetu posłużyła do pokrycia innych, bieżących wydatków PLK? Czy wyłącznie były to środki służące dofinansowaniu wkładu własnego do projektów inwestycyjnych, które pan prowadzi jako szef Polskich Linii Kolejowych?

Mówię to również dlatego, że narasta systemowy problem, który widzę jako bardzo głęboki. Dotyczy to także finansowania inwestycji drogowych. Koszty odsetek, czyli koszty obsługi zaciągniętych zobowiązań Krajowego Funduszu Drogowego w 2013 roku, sięgały 2,718 mld zł. Saldo pasywów wynosiło 43 miliardy złotych. Pani wiceminister Wolińska-Bartkiewicz mówiąc o budżecie poinformowała o 50-miliardowym saldzie długów na koniec 2014 roku.

Stąd pytanie – jaki w 2013 roku w Polskich Liniach Kolejowych był koszt obsługi odsetek od wyemitowanych obligacji i zaciągniętych kredytów? Pan prezes wspomniał o kwocie półtora miliarda złotych środków obligacji oraz o 919,700 mln euro, to jest około 5,5-6 mld zł. Może pan prezes rozwinie informację pod tym kątem, a przede wszystkim przekaże Komisji Infrastruktury, oczywiście jeżeli dysponuje pan takimi szacunkowymi danymi, jaka jest wielkość strat spółki PLK za 2013 roku. W roku 2012 straty przekroczyły 600 milionów, już tego dobrze nie pamiętam. Jak to się kształtuje w roku 2013 na przełomie grudnia i stycznia?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję i bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. W pierwszej części posiedzenia Komisji w sprawie wniosku, który dzisiaj rozpatrujemy, zostały postawione pytania, na które pan minister odpowiedział w piśmie datowanym na dzień 7 stycznia 2014 roku. Pozwolę sobie ograniczyć się do pytań, które wówczas postawiłem i nie będę odnosił się do pytań koleżanek i kolegów posłów.

Proszę o doprecyzowanie odpowiedzi na postawione pytania. Jedno z nich dotyczyło problemu finansowania zakupu pociągów Pendolino, jak również stworzenia bazy obsługi pociągów. Proszę o jasną odpowiedź – czy na dzień dzisiejszy są podpisane wszystkie umowy konieczne do finansowania tego zakupu? Mam przede wszystkim na myśli umowę z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym. Czy wszystkie umowy są podpisane? Proszę o potwierdzenie tego faktu.

Zadałem również pytanie, które dotyczyło objęcia części akcji PKP CARGO z puli inwestorów instytucjonalnych, przez podmioty, które przygotowywały tę spółkę do wejścia na Giełdę Papierów Wartościowych. W piśmie pana ministra znajduje się informacja potwierdzająca, że takie zjawisko miało miejsce, że dwie instytucje doradztwa finansowego przygotowujące wejście na Giełdę Papierów Wartościowych PKP CARGO, objęły akcje tej spółki. Objęły akcje z puli inwestorów instytucjonalnych. Zwracałem się do państwa z pytaniem – jaka wielkość procentowa tych akcji została objęta przez te podmioty?

Przypomnę, że tymi podmiotami były domy maklerskie: Goldman Sachs International oraz Morgan Stanley. Firmy te są tymi podmiotami, które objęły akcje 28 października 2013 roku i zbyły je w dniu 30 października, a więc w dniu wejścia PKP CARGO na Giełdę Papierów Wartościowych.

Wobec tego ponawiam pytanie i proszę o konkretną odpowiedź, jaka jest wysokość procentowa objętych akcji przez każdy z podmiotów wymienionych przez pana ministra w pisemnej odpowiedzi na pytania, które padły w pierwszej części posiedzenia Komisji? Proszę również odpowiedzieć – w jakiej cenie zostały zakupione akcje przez te dwa podmioty? Mamy bowiem świadomość, że cena mogła być różna od tej, która… Panie prezesie, proszę o konkretne potwierdzenie – tak lub nie.

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Nie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Wobec tego proszę o podanie ceny akcji objętych przez te dwa podmioty.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, zachowujmy pewne standardy. Bardzo proszę o kontynuowanie wypowiedzi.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Zachowuję standardy, dopytuję jedynie, ponieważ odpowiedzi są natury ogólnej. Prosiłem o konkretne odpowiedzi na moje pytania. Bardzo proszę o odpowiedź jaki procent z 17.326.170 akcji objęły wymienione dwa podmioty? Każdy z nich indywidualnie. Jaka była cena akcji?

Kolejna kwestia dotyczy pytania o nakłady na Szybką Kolej Miejską w Trójmieście, rok do roku w kolejnych latach. Wnosiłem bodajże o odpowiedź na temat nakładów w ostatnich czterech latach. Państwo kompletnie się do tego nie odnieśliście. Oczywiście, pan minister zasygnalizował problem w swojej odpowiedzi, że był on przedmiotem pytania. Natomiast nie padła żadna odpowiedź co do nakładów rok do roku na modernizację Szybkiej Kolei Miejskiej, zwłaszcza wobec informacji podanej podczas pierwszej części posiedzenia Komisji. W materiale ministerstwa znalazł się zapis mówiący o tym, że SKM została przekazana samorządowi województwa pomorskiego. Bardzo proszę o konkretne wartości, o konkretne liczby.

Kolejna kwestia dotyczy jednego z największych kontraktów PKP CARGO, w zasadzie jednego z największych kontraktów wagonowych, jakim był zakup 360 wagonów do transportu intermodalnego. Zamówienie zostało ulokowane w spółce WAGON Ostrów Wielkopolski. Prośba o informację – gdzie i kiedy pojawiły się informacje o rozstrzygniętym przetargu na produkcję tych 360 wagonów za kwotę około 100 mln zł? Bardzo proszę o podanie – kiedy pojawiła się pierwsza informacja o rozstrzygniętym przetargu, o beneficjencie zamówienia oraz o kwocie przetargowej?

Jeszcze jedno. Dzisiaj w prasie pojawiła się bardzo „gorąca" informacja dotycząca zwolnień pracowników w spółce PKP Intercity. Bardzo proszę, jeżeli to jest możliwe, o udzielenie bliższej informacji na ten temat. Wykorzystuję grono dobrze poinformowanych osób podejmujących decyzje w tej sprawie. Bardzo proszę o rozwinięcie tej kwestii. Dzisiaj media podały o zwolnieniu w najbliższym czasie 300 pracowników PKP Intercity; z liczby 7300 do 7000. Tak podały media. Czy w ramach optymalizacji kosztów działalności będą podejmowane kolejne decyzje o zwolnieniach pracowników z PKP Intercity, czy też na tym planujecie państwo zakończyć tego typu działalność?

Mam jeszcze jedną prośbę do państwa. Kieruję pytanie do prezesa PKP SA. Panie prezesie, stosunkowo niedawno mieliśmy okazję dyskutować na temat wykorzystania środków Unii Europejskiej na modernizację linii kolejowych. Od nowo powołanej wicepremier, pani Elżbiety Bieńkowskiej, odpowiedzialnej za resort infrastruktury i rozwoju, usłyszeliśmy, że żadne kwoty nie zostaną zmarnowane. Proszę więc o wytłumaczenie pewnego zjawiska. Podam przykład konkretnego zadania inwestycyjnego. Nie jest to lokalny szlak kolejowy, ale linia kolejowa E30. Dla niezorientowanych w szczegółach przypomnę, że chodzi o szlak kolejowy prowadzący od zachodniej granicy państwa przez Wrocław, Opole, Katowice, Kraków, Tarnów, Rzeszów, Przemyśl do Lwowa. Odcinek o którym mówimy, jest dawnym szlakiem Kolei Krakowsko-Górnośląskiej.

Szlak ten do Katowic liczy bodajże 77 kilometrów, czas przejazdu tym szlakiem pociągu InterRegio, na odcinku między Krakowem a Katowicami, wynosi dzisiaj 2

godziny 23 minuty. Panie pośle Wojtkiewicz – ja bym się nie zżymał, że jedzie pan długo pociągiem z Krakowa do Warszawy.

Został ogłoszony przetarg na modernizację tego szlaku kolejowego. Wartość przetargu niebagatelna, bo około 1400 mln złotych, z czego 85% to środki Unii Europejskiej. Czyli licząc na okrągło, 1100 milionów mamy darowane przez Unię Europejską na realizację tego zadania. Odwołujemy się do miliardów czy dziesiątków czy setek milionów złotych, a przypomnę, że minister kultury i dziedzictwa narodowego na wszystkie formy wsparcia zabytków w Polsce wydaje rocznie jeden miliard złotych. To jest pełna kwota wydatków na zabytki. Gdybyśmy ją rozłożyli na szpitale czy gimnazja, to byłaby kwota szokująca, którą można by wesprzeć te instytucje. Podana kwota na kontrakt kolejowy jest kwotą niemałą. 85% z jednego miliarda czterystu milionów, to środki darowane z Unii Europejskiej.

Zgodnie z tym co powiedziałem, pani wicepremier Elżbieta Bieńkowska, polemizując z posłami Prawa i Sprawiedliwości, stwierdziła, że nie tylko kontraktacje, ale i rozliczanie środków unijnych, mają się zakończyć do 31 grudnia 2015 roku.

W kontrakcie podzielonym na trzy odcinki między Krakowem a Katowicami, a dokładnie na 58 kilometrach między Krakowem a Szczakową, na jednym odcinku zaawansowanie wydatkowania środków unijnych w październiku 2013 roku wynosiło 1,2%. W odpowiedzi na interpelację pan minister, na pytanie dotyczące wykorzystania środków unijnych i możliwej utraty tego wsparcia, powiedział co następuje. Zanim jednak zacytuję fragment tej odpowiedzi, bardzo proszę, panie ministrze, powiedzieć – w czym jest problem? Czy środki z dotacji unijnej przepadną czy zostaną wykorzystane? Jeżeli bowiem na dzień dzisiejszy w odpowiedzi ministra mówi się o tym, że zadanie inwestycyjne zostanie zrealizowane w zależności od odcinka i będzie to, albo kwiecień 2016 roku, albo wrzesień 2016, to jak rozumiem, będzie to już po 31 grudnia 2015 roku, który jest terminem granicznym. To jest pewne. Pod warunkiem, że zostaną zakończone roboty, bo nic nie mówicie o tym, że środki zostaną rozliczone. W odpowiedzi na interpelację minister nie powiedział – kiedy środki zostaną rozliczone, a wiem, że jest to istotna różnica.

Minister odpowiada, że „Jednocześnie ze względu na skalę zagrożeń, opóźnień itd., projekt jest szczególnie monitorowany przez zespoły, w których skład wchodzą instytucje zaangażowane w realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko po stronie krajowej oraz Komisji Europejskiej. W ostatnim czasie udało się uzyskać zgodę Komisji Europejskiej na bardziej elastyczne podejście do sposobów finansowania poszczególnych inwestycji”. To jest zdanie kluczowe. I dalej: „W przypadku najbardziej opóźnionych projektów istnieje możliwość większego zaangażowania środków krajowych i ponoszenia kosztów niekwalifikowanych po 2015 roku”.

Panie ministrze, proszę o odpowiedź na pytanie – ile z kwoty jednego miliarda stu milionów, czyli z 85% wartości całego kontraktu, który pierwotnie miał być finansowany ze środków Unii Europejskiej, zostanie skierowane na finansowanie tej inwestycji? Czyli – jaka kwota z jednego miliarda stu milionów złotych zostanie wykorzystana i rozliczona przez Unię Europejską, co nam gwarantują umowy dwustronne? Ile, wobec tego, ze swojej strony będziemy musieli aplikować środków własnych do rozliczenia tej inwestycji, czyli angażować środków własnych? Mówimy o setkach milionów złotych. Bardzo proszę o konkretne odpowiedzi na te pytania.

Podany przykład jest jednym z wielu odnoszących się do inwestycji szlakowych, do inwestycji dotyczących modernizacji szlaków kolejowych w Polsce. Jeżeli jest bardzo dobrze, to proszę wytłumaczyć – jak będzie działał ten mechanizm po 31 grudnia 2015 roku? Jaki jest stan uzgodnień? Na podstawie czego minister odpowiedzialny za sprawy kolejnictwa w ówczesnym Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w październiku 2012 udzielił właśnie takiej odpowiedzi. Odnoszę się do konkretnej odpowiedzi udzielonej przez pana ministra. W kontekście tego o czym pan mówił, że zaangażowanie po stronie, przepraszam, zakontraktowanie środków wynosi 80%, środków *de facto* rozliczonych i wykorzystanych 30%. Jaką możemy mieć nadzieję, że część pieniędzy z funduszy europejskich nie zostanie zmarnowana? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam kilka pytań. Jeżeli na niektóre z nich można będzie dzisiaj częściowo uzyskać odpowiedź, to proszę bardzo, ale prosiłbym o udzielnie odpowiedzi na piśmie, która potem, za pośrednictwa biura naszej Komisji, byłaby dostarczona posłom.

Jednym z głównych pytań związanych z wnioskiem o przeprowadzenie debaty sejmowej były plany wyłączenia z użytkowania linii kolejowych. Otrzymane przez nas wyjaśnienia niewiele wnoszą. Mówi się, że media źle podały i że informacje wynikają z niezrozumienia sprawy. Niemniej jednak, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zamierza dokonać wyłączenia z ruchu niektórych odcinków linii kolejowych. Jak mówi się w przekazanej nam informacji, chodzi o czasowe wyłączenia z eksploatacji linii kolejowych. Prosilibyśmy o podanie linii, które PKP PLK ma zamiar wyłączyć. To jest jedno.

Drugie. Wiemy, że czasowe wyłączenie linii z eksploatacji jest w polskich warunkach ich likwidacją. Praktyka jest taka, że po wyłączeniu jakiegoś odcinka linii kolejowej z ruchu, schodzi z niego nadzór ochrony kolei i następnie rozpoczyna się normalne działanie. Jako państwo, nie jesteśmy w stanie ustrzec się przed wycinaniem na złom odcinków sieci trakcyjnej. Na wyłączonych z ruchu liniach kolejowych pojawiają się złomiarze, którzy w pierwszej kolejności wykręcają śruby z szyn. Po wyłączeniu linii kolejowej z ruchu, kiedy schodzi z niej nadzór kolejowy, w ciągu miesiąca-dwóch nie mamy śrub łączących szyny z podkładami. Następnie do akcji wkraczają silniejsi i więksi złomiarze, którzy zabierają się już za demontaż szyn, które najczęściej są wywożone do przygranicznych złomowisk i trafiają do hut innych państw Unii Europejskiej. Musimy wiedzieć, że tak się stanie z liniami wyłączanymi z eksploatacji. Wyłączenie oznacza, że tej linii po prostu już nie będzie i dla ponownego uruchomienia trzeba ją będzie zbudować od nowa.

Dlatego konieczne jest wskazanie, które linie są planowane do wyłączenia z użytkowania. Istotna jest odpowiedź i stanowisko ministerstwa. Dlatego, że to nie jest tylko tak, że Polskie Linie Kolejowe są instytucją działającą dla zysku. Nie jest również tak, że spółka Przewozy Regionalne jest także instytucją nastawioną na zysk. Służba publiczna i zasady opodatkowania w państwie zakładają, że mieszkańcom musi być zapewniona dostępność transportowa. Stąd pytanie o politykę resortu infrastruktury i rozwoju, dotyczącą formuły zrównoważonego rozwoju transportu i udziału kolei w transporcie, zarówno towarowym jak i osobowym. To także jest związane z odpowiednim poziomem wydatków państwa.

Stąd następne pytanie dotyczące sytuacji w kolejnictwie, na które odpowiedź w informacji ministerstwa jest nam niezbędna. Wyszło nam, że tak naprawdę grozi rychły rozpad Grupy PKP, a więc stopniowa utrata kontroli państwa nad przewozami towarowymi i osobowymi. Zadłużenie PKP SA dochodzi już do 3,3 miliarda złotych. Jednocześnie z dzisiejszej informacji wynika, że na koniec roku zadłużenie spółki Polskie Linie Kolejowe wyniosło 5,5 miliarda złotych. Z tej samej wypowiedzi wynika również, że na koniec 2015 roku zadłużenie PLK przekroczy 7 miliardów złotych. Zachodzi zatem konieczność przedstawienia projekcji obsługi zadłużenia. Stąd też pytanie – co z kosztami obsługi zadłużenia? Zgodnie z decyzjami Komisji Europejskiej, nie powinno to mieć wpływu na koszty dostępu do infrastruktury kolejowej. Tymczasem, jak wynika z analizy bieżącej sytuacji, koszty obsługi zadłużenia przekroczą kwotę 200-300 mln zł. Mogą nawet przekroczyć 300 mln zł wraz z kosztami związanymi z emisją obligacji itd., itd.

Dlatego oczekuję, że Komisji zostanie przedstawiona projekcja obsługi zadłużenia – jaki jest zamiar i jakie terminy jego spłaty. Dzisiaj wiemy, że straty Polskich Linii Kolejowych są wliczone w koszty funkcjonowania spółki, a państwo daje gwarancje obsługi długu i wykupu obligacji. Ale to musi się zakończyć w jakiejś formule i w jakimś terminie. Jeżeli nadal będzie tak się działo, to mogą znacząco wzrosnąć koszty obsługi zadłużenia, koszty rolowania długu itd., itd. Bo jedno i drugie będzie miało miejsce.

Dlatego też chciałbym jednocześnie prosić, aby wraz z tego rodzaju informacją została podana obecna i projektowana wielkość zadłużenia do 2015 roku, zarówno spółki Polskie Linie Kolejowe, jak i spółki Intercity oraz sposób obsługi zadłużenia. Przedstawione przez pana prezesa Malinowskiego realizowane obecnie zakupy inwestycyjne spółki Intercity, mimo udziału środków Unii Europejskiej, wymagają znacznych nakładów własnych. Żadna dochodowa perspektywa przewozowa nie wskazuje na to, że spółka Intercity będzie w stanie sobie poradzić z obciążeniem wynikającym z obecnego długu. A wkład własny w poszczególnych projektach jest jednak dość znaczny. Jak widać z raportów rocznych, wielkość prognozowanych zysków nie wskazuje na taką możliwość w żadnej formule.

Dlatego, panie ministrze, jeżeli resort godzi się na tego typu inwestycje idące w miliardy złotych, dokonywane w spółce Intercity, to musi się to odbywać w jakiejś formule. Prosiłbym, aby informacja dla Komisji, dotycząca projekcji obsługi zadłużenia, zarówno Polskich Linii Kolejowych jak Intercity, była także podpisana przez ministra finansów. Bez tego, praktycznie rzecz biorąc, wszystkie projekcje są tylko marzeniem resortu infrastruktury i rozwoju. Tak było w przeszłości i tak jest obecnie.

Nie wydaje mi się, żeby wydatki tej wielkości mogły mieć miejsce przed wcześniejszym podjęciem decyzji na forum rządu. Przecież to rząd, a właściwie minister finansów, decyduje o tym, aby w przyszłości państwo ponosiło takie obciążenia finansowe. Proszę bardzo, aby taka informacja była podpisana także przez ministra finansów. Zakładam, że jeśli zaciąga się tak znaczne zobowiązania finansowe i godzi na tak poważne decyzje, przedstawia się projekcje obsługi zadłużenia, co będzie z nim dalej.

Trudno sobie wyobrazić, żeby to nie miało miejsca, dlatego myślę, że z podpisem ministra finansów nie powinno być problemów. Rozumiem, że tego rodzaju działania miały miejsce, przynajmniej w momencie podejmowania decyzji związanych z przetargami i działaniami finansowymi. Dlatego prosiłbym o rozpisanie planu obsługi zadłużenia do końca roku 2015, zarówno spółki Polskie Linie Kolejowe, jak i spółki Intercity, a także o informację o przyszłej formule spłaty, jak budżet państwa będzie sobie radził ze spłatą. Z pewnością bowiem, zarówno jedna jak i druga spółka nie będzie w stanie sobie z tym poradzić w perspektywie 5-10 lat. Nawet rozpoczęcie spłaty w tym okresie jest niemożliwe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Bogdana Rzońcę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Krótkie pytania. Jeśli można, proszę o pisemną odpowiedź. Po pierwsze; w przedstawionych nam materiałach znalazły się informacje, że Grupa PKP ma pewne oszczędności. Chciałbym zapytać – jakie oszczędności wystąpiły w Grupie po usamorządowieniu spółki Przewozy Regionalne? Jakie wynikały z tego oszczędności? Wiadomo, że wynikały, tylko decyzja ta wcale nie była dobra dla klientów i dla samej kolei.

Druga sprawa; chciałbym prosić o informacje – czy w ogóle jest i będzie realizowany program „TIR-y na tory"? Czy to jest jakaś utopia? Czy taki program jest możliwy do zrealizowania? Czy ten program ma jakikolwiek sens, czy tylko będziemy o nim opowiadać i opowiadać? I program nie będzie miał ani początku, ani końca.

Trzecia sprawa dotyczy czasowych wyłączeń linii kolejowych z eksploatacji. Chciałbym prosić o pisemną informację – jaka będzie wartość księgowa wyłączanych linii kolejowych? Jedną taką informację już otrzymałem, za co dziękuję, odnośnie linii Zagórz-Łupków. Poproszę o informację odnośnie planowanych wyłączeń linii kolejowych – jaka jest dzisiaj ich wartość księgowa?

Ostatnia kwestia; nie proszę już o pisemną odpowiedź, tylko doraźną. Pan premier ogłosił dzisiaj, że z Przedsiębiorstwa Lasy Państwowe będą przekazywane pieniądze na drogi lokalne. Czy pan minister infrastruktury, a może prezes Grupy PKP, nie zamierza czasem pomyśleć o tym, żeby z Lasów Państwowych część pieniędzy przeznaczyć na koleje regionalne? Nie żartuję. Jeśli mówimy i czynimy z tego hasło, że z Lasów Państwowych...

Przepraszam panowie, czy mogę skończyć?

Jeśli mówi się dzisiaj, że drogi lokalne będą budowane z pieniędzy pozyskanych z Lasów Państwowych, to może by zastanowić się nad tym, żeby drugorzędne linie kolejowe też były finansowane przez to przedsiębiorstwo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę panów prezesów o zabranie głosu w kolejności, ale może pierwszy pan prezydent; proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Leszek Miętek:

Dziękuję. Postaram się maksymalnie skrócić wypowiedź, bo pytań zadanych było multum. Chciałem tylko wskazać na kilka kluczowych spraw związanych z procesami modernizacji linii kolejowych, bo modernizacje są bezsprzeczne. Od dziesięcioleci nie było modernizacji. Niestety, przy obecnej projekcji budżetowej dało się zauważyć taką sytuację, że można by odnieść wrażenie, że przewoźnicy kolejowi subsydiują remonty infrastruktury kolejowej. Na przewoźnikach kolejowych spoczywa szereg dodatkowych kosztów. Mają też mniejsze przychody z uwagi na prowadzone procesy inwestycyjne. Trzeba bowiem zaangażować większą liczbę taboru, większą liczbę ludzi, bo są ograniczenia prędkości itd.

W tej chwili sprawa jest nie do uratowania, ale czy nauki z projekcji budżetowej zostaną wyciągnięte na kolejną projekcję budżetową w taki sposób, aby zadośćuczynić przewoźnikom kolejowym za utratę przychodów z powodu zmniejszonej ilości przewożonych towarów i ludzi oraz zwiększenia kosztów funkcjonowania. Jeśli tego się nie zrobi, to możemy doczekać się sytuacji, że nasze polskie tory pięknie wyremontujemy, ale nie będzie już polskich przewoźników. Trzeba będzie wtedy zapraszać przewoźników z różnych krajów, żeby zechcieli korzystać z naszej wyremontowanej infrastruktury kolejowej. Zwracam uwagę na to zjawisko i bardzo serdecznie proszę o odniesienie się, czy taka sytuacja jest brana pod uwagę, żeby wyciągnąć z niej naukę.

W kwestiach konkurencyjności międzygałęziowej transportu, po wyroku Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości konieczne jest ostateczne rozstrzygnięcie kształtowania poziomu stawek dostępu do infrastruktury. Kiedy ostatecznie zapadną decyzje? Dopiero na tej podstawie można będzie zrobić biznes i mieć szanse w konkurencji międzygałęziowej.

Kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dziękuję panu prezesowi Paszkiewiczowi za informacje o szkoleniach i wszelkich decyzjach podejmowanych w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Chciałbym jednak zwrócić uwagę na zjawisko wymagające rozstrzygnięć na szczeblu rządowym. Niestety, obserwujemy w tej chwili, że kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego są traktowane przez wiele podmiotów jako obszar zdobywania przewagi konkurencyjnej. Na niewiele się zda, że w Grupie PKP będą podnoszone standardy bezpieczeństwa, jeśli poza Grupą obszary bezpieczeństwa będą traktowane jako zdobywanie przewagi konkurencyjnej.

Kłaniają się regulacje prawne. Stąd prośba i pytanie do pana ministra – czy możemy liczyć na przyspieszenie regulacji prawnych w obszarach bezpośrednio ruchu kolejowego? Odnosi się do tego ustawa o wspólnych instrukcjach i przepisach, uchwalona przez parlament pod koniec ubiegłego roku, a także rozporządzenia dotyczące szkoleń, czasu pracy i wielu elementów związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zliberalizowany polski rynek pokazuje, że wszystkie wymienione kwestie muszą być uregulowane, bo jeżeli nie, to niektórzy będą je szanowali, a niektórzy będą szli na skróty. To jest bardzo ważne, żeby również poza Grupą PKP ogarnąć kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, ale przez regulacje prawne.

Wreszcie trzeci punkt w wielkim skrócie, to samo postrzeganie kolei. Pomijam już negatywne kwestie, o których mówiłem na początku, związane z procesami inwestycyjnymi. Kolej jest postrzegana przede wszystkim przez rozkłady jazdy. Czy doczekamy się zmiany strategii rozkładów jazdy, aby uwzględniały one przede wszystkim potrzeby podróżnych? Chodzi zwłaszcza o przesiadki na stacjach węzłowych i o skorelowanie działalności spółek, które funkcjonują na rynku. Nie wiem czyj to jest wymysł, chyba tylko osób układających rozkłady jazdy, a może zarządcy infrastruktury kolejowej. Chodzi o to, aby planowe przyprowadzanie pociągów, zgodne z rozkładem jazdy, było ponad

wszystko, w tym również ponad wszystkie rezerwy czasowe. Podróżni nie potrafią zrozumieć, że przyjeżdżają do jakiejś stacji, na której muszą czekać 20 minut do planowego odjazdu pociągu. Jeśliby rozkłady jazdy nie były zmienione, to tracą sens wielkie nakłady inwestycyjne na podniesienie prędkości pociągów. Co da to, że pojedziemy pociągiem z prędkością 200 km/h, jak potem będziemy 20 minut czekali, żeby pociąg przyjechał planowo, a niekoniecznie krótko.

Wspomnę również o bardzo uciążliwej rzeczy dla podróżnych, jaką jest różnorodność biletów. Chodzi o wspólny bilet i o to, aby podróżny mógł się łatwiej poruszać naszymi pociągami.

Nie chcę się rozwodzić nad przewozami regionalnymi, bo jest to odrębny i gigantyczny problem, który rzutuje na postrzeganie polskiej kolei. Niestety, przez pryzmat funkcjonowania i rozdrobnienia pasażerskich kolejowych przewozów regionalnych, kolej jest postrzegana bardzo negatywnie.

Brakuje mi jednej rzeczy i chciałbym ją zasygnalizować. Byłoby warto, żeby Wysoka Izba została powiadomiona o strategiach w obszarze przewozów towarowych. Myślę, że czasem będziemy odchodzili od wożenia koleją kruszyw, węgla i innych towarów masowych. Interesują mnie długoterminowe strategie, głównie w obszarze przewozów intermodalnych i centrów logistycznych. Cały świat, w tym także Europa, idzie w tym kierunku. Jeśli chodzi o spółki Grupy PKP, szczególnie o spółkę PKP CARGO, jest to nisza rynkowa, nad którą trzeba byłoby się pochylić i przynajmniej zmierzyć się z dalekowzroczną strategią przyszłościową nowoczesnych przewozów towarów z dużą prędkością i szybkim rozładunkiem w centrach logistycznych. Byłbym bardzo zainteresowany jakąś krótką informacją, czy obszar towarowych przewozów kolejowych jest brany pod uwagę jako obszar rozwojowy w przyszłości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Dla porządku powiem, że głos zabierał pan prezydent Leszek Miętek, przewodniczący Związku Zawodowego Maszynistów. Poproszę teraz przewodniczącego, pana Henryka Grymela; bardzo proszę.

Przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” Henryk Grymel:

Dziękuję. Myślę, że moje wystąpienie będzie przyjęte z największym aplauzem. Było już tyle pytań i wszystkie tematy zostały wyczerpane, że ja nie mam żadnych pytań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana ministra o odniesienie się do poruszonych kwestii i udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Oczywiście, pan minister ewentualnie przekaże głos panom prezesom. Były też oczekiwania udzielenia odpowiedzi na piśmie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ja również poproszę o odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem. Panie ministrze, bardzo proszę o odniesienie się do kwestii w takim zakresie, w jakim pan teraz uzna za właściwe. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIR Adam Zdziebło:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Oczywiście, pytania były bardzo szczegółowe i bardzo precyzyjnie dotykające wielu kwestii. Dlatego też, żeby odpowiedzi były jeszcze bardziej precyzyjne niż te, które do tej pory państwu udzieliliśmy, przygotujemy państwu zestawienie wszystkich odpowiedzi w wersji pisemnej. Natomiast korzystając z okazji, że są wszyscy prezesi Grupy PKP, przekazałbym im głos, aby odpowiedzieli przynajmniej na kilka istotnych kwestii, które zostały poruszone wśród wielu ważnych. Dzięki temu będą państwo mogli uzyskać kilka odpowiedzi na poruszone tematy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Dziękuję szczególnie za ostatnie zdanie. Chcę przypomnieć, że Komisja musi zająć stanowisko w sprawie. W związku z tym bardzo proszę panów prezesów o odniesienie się do poruszanych kwestii. Bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Znowu się spotkamy, podyskutujemy i…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, nie udzieliłem panu głosu. Proszę nie sugerować w jaki sposób mamy debatować, to już zostało ustalone. Proszę nie zmieniać tego porządku. Bardzo proszę, panowie prezesi, kontynuować według wskazań pana ministra.

Sekretarz stanu w MIR Adam Zdziebło:

Sporo pytań padło do pana prezesa Karnowskiego, to gdyby mógł się do nich odnieść, a później pan prezes Paszkiewicz. Dziękuję.

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Paniom i panom posłom bardzo dziękuję za pytania. Zgodnie z sugestią państwa odpowiem na te pytania, na które możliwa jest szybka odpowiedź.

Pani poseł Anna Paluch pytała, jak rozumiem, o dług PKP SA. Wobec Skarbu Państwa nie mamy długu, to jest nieporozumienie. Na początku 2012 roku, czyli trochę mniej niż dwa lata temu, dług wynosił 4,5 miliarda złotych, dzisiaj około 3,2 miliarda złotych. Główne źródła spłaty długu, to upublicznienie akcji PKP CARGO, sprzedaż spółki Polskie Koleje Linowe oraz sprzedaż nieruchomości, czyli tego, co stanowi większość majątku zbędnego do prowadzenia działalności przewozowej. Kilka liczb: w 2011 roku sprzedaliśmy głównie nieruchomości za kwotę około 190 mln zł, w 2012 roku było to już 335 mln zł, z tego ze sprzedaży nieruchomości uzyskaliśmy 306 mln zł. Jedna duża nieruchomość w Warszawie wyceniona na 170 mln zł zaburzyła nam trochę dochody ze sprzedaży planowane na rok 2013. Była to ostatecznie kwota około 210 mln zł.

Nie mam informacji o raporcie Najwyższej Izby Kontroli, który przytoczyła pani poseł Anna Paluch. Byłbym wdzięczny za takie dane, będziemy mogli wtedy precyzyjnie się odnieść do wspomnianych 20% z raportu NIK. Nie wiem o jaki raport chodzi. Jeśli możemy prosić o jakieś precyzyjne informacje, to bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Ja tylko wróciłam do kwestii, którą omawialiśmy dwa albo półtora roku temu na posiedzeniu Komisji. To był raport Najwyższej Izby Kontroli, który poprzednie władze chciały za wszelką cenę utajnić. Jedną z konkluzji raportu była podana informacja, że zamiast spodziewanego miliarda złotych ze sprzedaży zbędnych nieruchomości, było tylko 205 milionów, o ile dobrze pamiętam. To był raport NIK sprzed półtora roku, może sprzed dwóch lat, nie pamiętam dokładnie daty.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za dodatkowe wskazania, ale bardzo proszę, trzymajmy się raz przyjętego porządku. Proszę pana prezesa o kontynuowanie wypowiedzi.

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące punktualność i prędkości przewozów, to chciałem zwrócić państwa uwagę i prosić o zrozumienie. W tej chwili na polskich torach, co zauważył między innymi pan prezydent Miętek, odbywa się coś w rodzaju Planu Marshalla. Jeżeli chodzi o poziom wydatków w rzeczywiście niedoinwestowanych Polskich Liniach Kolejowych, w roku ubiegłym wydaliśmy ponad 5,2 mld zł. W 2013 roku będzie to już blisko 9 miliardów.

Nie ma rady, w takich warunkach pociągi muszą jeździć wolniej, nawet wolniej niż w czasach PRL. Jako branża jesteśmy w o tyle gorszej sytuacji, że jeżeli buduje się nową autostradę, to ludzie jeżdżą po starej. Potem się tylko otwiera nową autostradę i jest dobrze. Jeżeli się remontuje linie kolejowe, to nie ma możliwości, aby pociągi poruszały się po niej z tą samą prędkością, a czasami nie poruszają się wcale. Jeżeli chcemy wykorzystać ogromną pomoc, którą dostajemy w ramach środków europejskich, to musimy trochę pocierpieć. Jak wiadomo, jest to „okno” jeszcze dzisiaj otwarte, które się zamknie w 2020 roku. Stąd bierze się duży spadek liczby pasażerów w PKP Intercity.

Od razu chciałbym powiedzieć, o czym zresztą informowałem publicznie, że sytuacja w 2014 roku będzie pod tym względem jeszcze gorsza, aż do zakończenia dużych

inwestycji, które nazywamy projektem Pendolino. Nie chodzi tylko o pociągi Pendolino, ale o przygotowanie całej infrastruktury pod to, żeby i Pendolino, i inne pociągi mogły poruszać się szybciej.

Było pytanie o dworce kolejowe. Nie likwidujemy dworców, mimo iż z około 2200 dworców kolejowych w Polsce czynnych jest tylko 600. Przekazujemy dworce samorządom, a niektóre sprzedajemy. W ubiegłym roku przekazaliśmy 83 dworce kolejowe samorządom. Remontujemy szczególnie duże dworce. Od kwietnia 2012 roku do końca roku ubiegłego 36 dużych dworców zostało zmodernizowanych. W tym roku planujemy zakończenie modernizacji 28 z nich. Wykonujemy zobowiązania, które nakłada na nas ustawa.

Jeszcze raz chciałem prosić państwa o zrozumienie, że jeżeli chodzi o prywatyzację, to wykonujemy ustawę, czyli prawo, które zostało ustanowione przez polski Sejm. Dziwię się, że poprzednie zarządy nie podchodziły do tego zadania zbyt poważnie. W sprawach prywatyzacji robimy po prostu to, do czego nas zobowiązuje prawo.

Jeśli chodzi o przyszłość PKP SA, a takie było pytanie pana posła Jerzego Szmita, do którego później nawiązał pan poseł Jerzy Polaczek, to również realizujemy zadania wynikające z ustawy. W ustawie jest napisane krótko, że PKP ma ulec likwidacji. Mówię o tym w ten sposób, że spółka ma ulec likwidacji, ale dopiero po sprzedaniu wszystkich nieruchomości. Ponieważ nieruchomości mamy około stu tysięcy „sztuk", a rocznie sprzedajemy ich około 500, łatwo policzyć w jakim czasie jesteśmy w stanie sprzedać wszystkie nieruchomości. Jednak tylko około 20% z nich ma potencjał komercyjny, czyli 80% prawdopodobnie jest nie do sprzedania. Od ustawodawcy będzie zależało, co stanie się z PKP po tym, jak akcje spółki zostaną przekazane do Skarbu Państwa, czyli, gdy Skarb Państwa zostanie pełnym właścicielem PKP SA, a pozostałe spółki zostaną sprywatyzowane.

Odniosę się do określenia użytego przez pana posła Szmita o umywaniu rąk wobec spółki Przewozy Regionalne. Proszę również o zrozumienie, to po prostu nie jest podmiot należący do Grupy PKP. Nasza władza nad tym podmiotem jest żadna, podobnie jak np. PKP wobec PZU czy innych podmiotów zupełnie z nami niezwiązanych. Tak samo nad spółką Przewozy Regionalne nie ma władzy minister infrastruktury. Oczywiście, można na ten temat rozmawiać, bo jest to jednak sprawa polityczna. Ale my się polityką nie zajmujemy, stąd trudno nam powiedzieć dzisiaj, czy właściwa była decyzja sprzed lat o takiej a nie innej strukturze właścicielskiej Przewozów Regionalnych. Rzeczywistość pokazuje, że nie.

Natomiast nie mamy żadnej możliwości oddziaływania na spółkę Przewozy Regionalne, a nawet nie bardzo możemy się zastanawiać nad tym, jaka powinna być docelowa struktura tej spółki i jak to wszystko powinno funkcjonować. Nie mamy dostępu do danych. Gdybyśmy chcieli uzyskać takie dane, zostałoby to potraktowane jako próba walki konkurencyjnej. W świetle prawa takich rzeczy robić nie możemy.

Z innych kwestii, na które można szybko odpowiedzieć, pan poseł Jerzy Polaczek pytał o PKP Energetyka. Prywatyzacja tej spółki wynika z ustawy, podobnie jak poprzednie prywatyzacje. I podobnie jak w poprzednich przypadkach będziemy do niej podchodzić poważnie. Prywatyzacja PKP Energetyka była planowana i była również przedstawiana przeze mnie paniom posłankom i panom posłom w grudniu 2012 roku, w momencie kiedy prezentowaliśmy strategię Grupy PKP na nadchodzący czas.

Zatrudnienie w PKP SA. Informacja znajduje się w przekazanych państwu materiałach na poziomie zagregowanym. Zatrudnienie w PKP SA na koniec 2011 roku wynosiło 2885 osób. Po roku, czyli na koniec 2012 roku, wyniosło 2772 osoby, co oznacza spadek o 113 osób. Nie mamy jeszcze ostatnich danych, nie mam ich w tej chwili, ale będzie to podobna liczba. Bardziej precyzyjne dane, na ile to jest możliwe, przekażemy państwu w materiałach pisemnych.

O finansowaniu Pendolino odpowie pan prezes Janusz Malinowski. Bardzo ważną kwestię podniósł pan poseł Andrzej Adamczyk, dotyczącą objęcia akcji z puli inwestorów instytucjonalnych przez podmioty, które uczestniczyły w konsorcjum doradczym na sprzedaż akcji spółki PKP CARGO. To jest nieporozumienie. Na własny rachunek podmioty te nie objęły żadnych akcji. Informacja, która znalazła się w komunikatach,

wynika z faktu, że podmioty, których nazwy wymienił pan poseł Adamczyk, są domami maklerskimi, które funkcjonują w ten sposób, że obejmują akcje dla swoich klientów. One nie są właścicielami akcji, które są deponowane na rachunkach w domach maklerskich. Podmioty te dla siebie nie objęły żadnych akcji, a cena akcji dla wszystkich podmiotów uczestniczących w upublicznieniu PKP CARGO w dniu 22 października była taka sama i wynosiła 68 złotych. Cena ta była wynikiem wielostopniowej analizy, która trwała właściwie dziewięć miesięcy.

Wbrew temu co pan poseł Adamczyk twierdzi, informacja o nakładach na Szybką Kolej Miejską w Trójmieście znajduje się w pisemnym materiale doręczonym państwu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam bardzo. Panie prezesie, jaki procent akcji PKP CARGO został objęty przez te dwa podmioty?

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Akcje nie były własnością tych domów maklerskich.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobrze, to jaki procent akcji te dwa podmioty przejęły w imieniu swoich klientów?

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Informacja taka znajduje się w komunikatach, jako że jest to informacja publiczna. Informację może pan poseł znaleźć. To nie są…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To proszę mi w tym pomóc, panie prezesie.

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Nie posiadam w tej chwili takiej informacji. Mam przed sobą informację – raport bieżący z 5 listopada 2013 roku, to jest informacja publiczna, z której czytam: „28 października w związku z rejestracją spółka" , chodzi o spółkę Goldman Sachs, „nabyła 7,95 akcji…"

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Chodzi o procenty?

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Tak, procenty. Jeszcze raz powtórzę – chodzi o akcje, które nie należały do tej spółki, tylko należały do jej klientów. Przypomnę, że są to dni pomiędzy 22 a 30 października, czyli pomiędzy alokacją a debiutem akcji na giełdzie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Rozumiem, że jest to ponad 7% procent od 17 milionów akcji.

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

To jest informacja publiczna.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

A drugi podmiot?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, naprawdę bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Chcemy się dowiedzieć.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

To jest informacja publiczna. Proszę umożliwić panu prezesowi udzielenie odpowiedzi. Panie prezesie, bardzo proszę o kontynuowanie.

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Wydaje mi się, że pytanie zadane przez pana posła Adamczyka wynika z nieporozumienia. Nie są to akcje, które objęły podmioty uczestniczące w ofercie na własny rachunek. W żadnym momencie podmioty te nie były właścicielami akcji. To tak jakby Bank PKO BP był właścicielem mojego depozytu, taka sama logika temu przyświeca.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie będziemy teraz prowadzili polemiki na ten temat, jeżeli pan pozwoli.

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze, proszę dokładnie o odpowiedź – jaką część akcji objęły te dwa podmioty.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący…

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Bardzo precyzyjna jest informacja pisemna. Pan poseł Adamczyk odniósł się do trzech kwestii mówiąc, że tej informacji nie było. Wbrew temu, co pan poseł twierdzi, taka informacja znajdowała się w materiale, który ministerstwo przesłało Komisji. Pierwsza rzecz dotyczy akcji, o których powiedziałem wszystko co miałem na ten temat do powiedzenia. Druga dotyczy Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. Na stronie 10 w materiale ministerstwa znajduje się bardzo precyzyjna odpowiedź na pytanie pana posła. Jeżeli chodzi o zakup 330 wagonów przez PKP CARGO, na stronie 9 tego samego materiału znajduje się także bardzo precyzyjna informacja.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale panie prezesie…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie udzieliłem głosu panu przewodniczącemu. Proszę umożliwić wypowiedź panu prezesowi Karnowskiemu. Bardzo proszę.

Prezes PKP SA Jakub Karnowski:

Bardzo dziękuję. Pozostali państwo zgodzili się, aby na ich pytania udzielić informacji na piśmie, więc to wszystko co miałem do powiedzenia. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę – pan prezes Paszkiewicz. Bardzo proszę.

Prezes PKP PLK SA Remigiusz Paszkiewicz:

Dziękuję. Odniosę się krótko do wielu kwestii, na które w tej chwili nie udzielę pełnej odpowiedzi. Zgodnie z oczekiwaniem pań i panów posłów, przyślemy na nie pisemną odpowiedź.

Pytania pana posła Wojtkiewicza łączą się z informacją, którą już wcześniej przekazywaliśmy. Jeśli chodzi o progi kształcenia kolejarzy dla rynku kolejowego, to od 2012 roku wznowiliśmy klasy kolejowe w 19 szkołach średnich – są to szkoły ponadgimnazjalne, jak się je obecnie nazywa. Fundujemy stypendia dla najlepszych uczniów w klasach kolejowych. Po spełnieniu wszystkich wymogów, w tym także wymogów zdrowotnych, których niestety nie możemy dofinansowywać w dzisiejszym systemie polskiego prawa, absolwenci staną się stażystami albo pójdą dalej na studia. Mamy współpracę z czterema uczelniami. Przypomnę, że tylko na trzech polskich uczelniach technicznych przetrwały kierunki kolejowe. Pomogliśmy wznowić taki kierunek na czwartej uczelni. To tak w skrócie.

Jeśli chodzi o czas przejazdu pociągów na trasie Kraków–Warszawa. Jak rozumiem, pan poseł korzysta z tej linii. Na tej trasie mamy w tym roku do zrobienia kilkanaście obiektów kolejowych oraz mało już, ale ciągle sporo szlakowych robót torowych. Powoduje to wydłużenie czasu jazdy, razem z zapasem czasu na mijanie się pociągów, skrzyżowanie ich na stacjach przed zamknięciem. Czas podróży na tej trasie może wynieść obecnie 3 godziny. Zapas jest z reguły zużywany na stacji Warszawa Zachodnia w pociągach jadących z Krakowa do Warszawy i wynosi około 15 minut, jeśli jest rzeczywiście niewykorzystany przez postój na zamknięcie.

Pytanie pana posła Jerzego Szmita łączy się z pytaniem pana posła Jerzego Polaczka, którego już nie ma na posiedzeniu. Zawsze możemy się wymienić dokumentem w tej sprawie. Jeśli chodzi o koszty poniesione w ramach emisji obligacji i „odebraniu” spółce

PLK miliarda złotych. Kształtuje się to w ten sposób, że mieliśmy inwestycyjną dotację budżetową w wysokości 1400 milionów złotych. Przed zmianą rocznego budżetu wykorzystaliśmy 400 mln zł. Pozostały miliard plus pół miliarda na dofinansowanie w miejsce środków publicznych w całości, razem z marżą i prowizją Banku Gospodarstwa Krajowego, jest przewidziane do spłaty z Funduszu Kolejowego, czyli ze źródeł publicznych, budżetowych, z dopłaty paliwowej i akcyzy w latach 2016-2019. Zarówno kapitał półtora miliarda, jak i wszystkie odsetki i prowizja. Nie ma ryzyka, że ze środków własnych spółka PLK miałaby cokolwiek zapłacić.

Jeśli natomiast chodzi o bezpośredni stan kont; marża i prowizja stanowią niecały 1% całej kwoty emisji obligacji. Nawet gdyby zdarzyło się tak, że ktoś inny niż Skarb Państwa czy budżet państwa musi ponieść koszty, to będą to koszty poniżej 15 mln zł, a więc stosunkowo niewielkie w porównaniu do kosztów operacji i działalności prowadzonej przez spółkę PLK.

Jeśli chodzi o to, w jaki sposób na tych samych zasadach prawa zamówień publicznych udało się uniknąć tak znacznej skali trudności jak przy budowie i modernizacji dróg. Niestety, muszę powiedzieć, że nie uniknęliśmy tego typu przypadków, tylko że skala nakładów na drogi i środków przeznaczonych na drogi była i jest nadal dużo większa w stosunku do tego co wydano i wydaje się na kolej. Stąd też skala problemów finansowych jest dużo mniejsza, ale jest.

Mieliśmy, na przykład dużą upadłość firmy BMI. To był wykonawca prawie 20% różnego typu robót torowych w programie modernizacyjnym. Mamy też sporo pojedynczych kwestii spornych przy kończeniu albo w trakcie realizacji kontraktów. Z reguły udaje się nam, szczególnie w ostatnim czasie, skutecznie negocjować z wykonawcami. Stosujemy system polegający na tym, iż prowadzimy prace dalej na podstawie aneksów, a roszczenia sądowe wykonawców są już ich sprawą. Dla wykonawców ważne jest to, żeby jednak kontynuować prace po to, żeby móc brać udział w kolejnych przetargach. To samo dzieje się na drogach. Po prostu, roszczenia idą swoją ścieżką i zwykle trafiają na koniec do rozstrzygnięć sądowych.

Jeśli chodzi o linie kolejowe na Warmii i Mazurach, które wymienił pan poseł Szmit, to powiem, że do Wielbarka od strony Ostrołęki między Czerwonką a Orzyszem od kilku lat nie ma żadnego ruchu pasażerskiego i przewoźnik pasażerski nie złożył zamówienia. Pokrycie przychodami kosztów tego odcinka wynosi 0%, ponieważ niestety od strony Ostrołęki nie ma tam żadnego ruchu pociągów, nawet towarowych, są tylko pojedyncze pociągi między Czerwonką a Orzyszem. Z reguły jest to jeden pociąg towarowy z drewnem na dwa tygodnie. Przy takim pokryciu ruchu ponosimy w zasadzie 100% kosztów, bez uzyskiwania przychodów. To jest warunek ekonomiczny, który przy braku czynnika społecznego, czyli braku od kilku lat przejazdów pasażerskich, niestety decyduje o wyłączeniu czasowo z eksploatacji tych odcinków linii kolejowych.

Rozumiem, że główna dyskusja dotyczy połączenia kolejowego w kierunku Pisza i od strony Ełku i w druga stronę. Te linie utrzymaliśmy w eksploatacji. We współpracy z samorządami, a co ciekawe szczególnie z gminami, udało się przeprowadzić kilka prac remontowych, co pozwoliło na utrzymanie kilku odcinków linii.

Jeśli chodzi o pytania pana posła Jerzego Polaczka dotyczące słynnych, 82 czy jak powiedział pan poseł, 92 dyrektorów Centrum Realizacji Inwestycji. To nie chodzi o to Centrum. Swego czasu ukazała się informacja, zresztą podana przez nas, że chodzi o 82 osoby zatrudnione w Polskich Liniach Kolejowych na stanowiskach dyrektorów projektów. Nie ma wśród nich dyrektorów biur, zakładów itp., są to dyrektorzy projektów.

Jako ciekawostkę podam, że wśród tych dyrektorów znajduje się wyśmiewane swego czasu w mediach stanowisko dyrektora projektu do spraw hałasu. Stworzyliśmy w swojej spółce takie stanowisko, zatrudniając na nim akustyka z uprawnieniami, który w ciągu miesiąca sporządził ponownie 3 duże i 3 mniejsze raporty akustyczne. Umożliwiło nam to kontynuację inwestycji bez opóźnień. W innym przypadku musielibyśmy przeprowadzić przetarg czy złożyć zamówienie na inne postępowanie w firmie zewnętrznej. Dodam jeszcze, że 82 dyrektorów projektów przypada na 38,5 tysiąca osób zatrudnionych w Polskich Liniach Kolejowych. Łatwo obliczyć, ile osób przypada na jednego dyrektora projektu w naszej spółce.

Jeśli chodzi o przetargi do 100% kontraktacji, to oczywiście mamy jeszcze przewidziane prowadzenie i kończenie przetargów; wiele z nich już się toczy. Przypomnę, że w ostatnim czasie toczyły się ponownie przetargi na projekty przejazdowe. Zakończyliśmy natomiast przetarg na projekt rozjazdowy, kończymy kontraktację prac rewitalizacyjnych. Jeśli chodzi o szacunkowy koszt, to mamy przewidziany koszt 100% kontraktacji. Oczywiście pojawiają się tak zwane oszczędności, czyli sytuacje, kiedy cena jest poniżej planowej. Nie wykorzystujemy wówczas planowanych kosztów, natomiast nie szkodzi to ich alokacji.

Od razu nawiążę do pytania zadanego przez pana posła Adamczyka, dotyczącego linii kolejowej E30 Katowice–Kraków. Rzeczywiście, modernizacja linii została podzielona na trzy kontrakty. Właśnie na jednym z nich upadła firma BMI. Zawarliśmy już umowę z konsorcjum, która pozwoli na dokończenie w tej perspektywie finansowej projektowania tego odcinka. Chcielibyśmy ten odcinek podzielić na fazy funkcjonalne, czyli zakończyć w tej perspektywie prace projektowe, aż do projektów budowlanych i sfinansować remont pierwszego odcinka linii, z wyjątkiem dojazdu do stacji Bydelniki. Dojazd do tej stacji łączy się z projektem kolejowym na dojazd do lotniska w Balicach. Ten ostatni odcinek chcielibyśmy przebudować jeszcze w tej perspektywie finansowej. Niestety, ze względu na upadłość firmy BMI nie zrobimy całości tego odcinka w tej perspektywie finansowej Unii Europejskiej.

Jeśli chodzi o środkowy odcinek linii, to trzonem konsorcjum jest czeska firma, która po wielu trudach uzyskała w końcu pozwolenia budowlane, podobnie zresztą jak Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych, na dalszy odcinek w stronę Katowic. Na obydwu odcinkach toczą się prace. Trudno jest w tej chwili przewidzieć, czy na pewno zakończone zostaną w terminach, jak podał w swojej wypowiedzi w październiku ubiegłego roku pan minister Andrzej Massel. Mając dzisiejszą wiedzę w tej sprawie możemy powiedzieć, że nakłady poniesione po 31grudnia 2015 roku będą stanowić część krajowych, niekwalifikowanych środków w zaplanowanych projektach. Przewidzieliśmy to zresztą w obecnej wersji wieloletniego planu inwestycji kolejowych.

Dobrze, już skracam swoją wypowiedź. Mamy sporo odcinków torów dostosowanych do prędkości 200 km/h. Problem w tym, że potrzebne są nie tylko tory i trakcja, ale również trzeba wdrożyć Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym, aby w krajach Unii Europejskiej można było jeździć powyżej 160 km/h. To jest kwestia, nad którą obecnie pracujemy na dwóch odcinkach linii, głównie dla projektu Pendolino.

O środkach własnych spółki już mówiłem, o spłacie i oprocentowaniu zadłużenie również. Kredyty z Europejskiego Banku Inwestycyjnego są przejściową formą finansowania i mamy uzyskać środki na ich obsługę. W zeszłym roku było to trochę ponad 20 mln zł, w tym roku kwota ta wzrośnie do 60 mln zł, o ile pamięć mnie nie myli.

Prognoza strat. Przypomnę, że przy sporym sukcesie efektywnościowym na koniec 2013 roku, straty wniosły 512 mln zł, w zestawieniu do kwoty 700 mln zł na koniec 2012 roku.

Na pozostałe pytania państwa posłów udzielimy odpowiedzi na piśmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę pana prezesa Janusza Malinowskiego.

Prezes PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Odnośnie do finansowania projektu Pendolino. Mamy zawarte wszystkie umowy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, umowy na gwarancje Skarbu Państwa oraz umowy na gwarancję komercyjną. Nie zalegamy z żadnymi płatnościami dla kontrahenta. Projekt Pendolino jest finansowany w ramach pomocy regionalnej ze środków Unii Europejskiej. Mamy notyfikację *edition competition,* notyfikującą pomoc publiczną. Czekamy jeszcze tylko *vigi regio.* W żaden sposób nie wstrzymuje to finansowania projektu.

Odnośnie do zatrudnienia w PKP Intercity. Na dzień dzisiejszy, to jest na dzień 7 stycznia 2014 roku, spółka Intercity zatrudnia 7234 osoby. Średnioroczne planowane zatrudnienie na rok 2014 wynosi 7091 osób.

Było pytanie na temat obsługi zadłużenia naszych projektów inwestycyjnych. Większość naszych projektów inwestycyjnych, czyli modernizację 68 wagonów, 150 wagonów, zakup 25 wagonów, modernizacja trakcji spalinowej czy zakup pociągów spalinowych

160 km/h, wszystkie te inwestycje są realizowane w ramach PSC. To są pociągi Tanich Linii Kolejowych. Aby sprostać obsłudze zadłużenia została zmieniona umowa zabezpieczająca jego spłatę. Projekcje były między innymi audytowane przez ministra finansów, Europejski Bank Inwestycyjny oraz pozostałe instytucje finansowe, które udzielały gwarancji komercyjnych.

Oczywiście, przygotujemy szczegółową informację o obsłudze naszego zadłużenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Prezes PKP PLK SA Remigiusz Paszkiewicz:

Przepraszam, dodam jeszcze, że zgodnie z życzeniem Komisji, dokładnie dzień po grudniowym posiedzeniu, za pośrednictwem PKP SA przekazaliśmy, jako załącznik do regulaminu, listę odcinków linii kolejowych ostatecznie wyłączonych z eksploatacji. Dla pana posła, ministra Tchórzewskiego przygotowaliśmy papierową wersję tej informacji, którą właśnie podpisałem i za chwilę mu przekażę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan minister Adam Zdziebło. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIR Adam Zdziebło:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, naprawdę postaram się wypowiedzieć bardzo króciutko. W jednej z wypowiedzi padło stwierdzenie o środkach darowanych przez Unię Europejska. Nie ma żadnych środków darowanych. Jeśli się nie mylę, wspomniał o tym pan przewodniczący Adamczyk. Chcę tylko zwrócić uwagę, że mówimy o pieniądzach, które były wynegocjowane na bieżący budżet. Jeżeli posługiwalibyśmy się sformułowaniem „środki darowane", to państwo posłowie odbieracie sobie sukces, jakim niewątpliwie była negocjacja z Komisją Europejską powoli kończącej się perspektywy budżetowej.

Jeszcze co do kwestii dwóch podpisów. Podnoszę ją, żeby uniknąć nieporozumień przy rozpoczęciu następnego posiedzenia Komisji. Nadzór nad Grupą PKP sprawuje obecnie minister infrastruktury i rozwoju i na wszystkich dokumentach, które się pojawią, będzie tylko jeden podpis. Będzie to, albo podpis pani premier Elżbiety Bieńkowskiej, albo upoważnionego ministra. Nie będzie podpisu czy kontrasygnaty ministra finansów.

Naprawdę, są tylko dwie kwestie, na które chciałbym jeszcze zwrócić uwagę, związane z wykorzystaniem alokacji. Miałem przyjemność uczestniczenia w podpisaniu pierwszej umowy w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko i, moim zadaniem, jest dbanie o wykorzystanie alokacji. Oczywiście, biorąc pod uwagę wszelkie ryzyka, które się jeszcze pojawiają i będą pojawiać, chciałbym zapewnić, że pieniądze zostaną wykorzystane w ramach bieżącego budżetu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. W ten sposób zakończyliśmy debatę. Poddaję pod głosowanie wniosek w sprawie potrzeby przeprowadzenia debaty na posiedzeniu Sejmu na temat sytuacji w Grupie PKP, ze szczególnym uwzględnieniem planów prywatyzacji spółek z Grupy PKP oraz planów wyłączenia z użytkowania linii kolejowych. Kto z państwa jest za wnioskiem, aby odbyła się debata w sali plenarnej na ten temat? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

8 głosów za, 10 przeciw, brak wstrzymujących się od głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, proszę o ponowne podanie wyników.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

8 głosów za, 10 przeciw, brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał większości. Stwierdzam, że złożona informacja jest wyczerpująca, Komisja ją przyjmuje i nie ma potrzeby przepro-

wadzenia debaty w sali plenarnej. Takie stanowisko Komisji zostanie przekazane pani marszałek Sejmu.

Wysoka Komisjo. Ponadto…

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Panie przewodniczący!

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ponadto stwierdzam, że wobec nie wniesienia zastrzeżeń do protokołów z posiedzeń Komisji Infrastruktury 97, 107, 144, 160, 166, 172, 177, 178, 181, 189, 192, 194, 195, 196, 197 i 200, zostały przyjęte.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę o głos, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

W jakiej sprawie, panie przewodniczący?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W sprawie formalnej, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo proszę, aby pan przewodniczący określił czas udzielenia pisemnej odpowiedzi przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju na pytania, które zostały dzisiaj zadane, co do których posłowie wnieśli o udzielenie odpowiedzi na piśmie. Bardzo o to proszę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, proszę o udzielenie odpowiedzi na piśmie zgodnie z regulaminem Sejmu.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

W sprawie formalnej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę; pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuje bardzo. Chciałem tylko przypomnieć, że zadałem pytanie odnośnie do konkurencyjności…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

W sprawie formalnej, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Prosiłbym, żeby odpowiedź była pisemna. To jest bardzo istotna sprawa, wreszcie zdajcie sobie sprawę, panie ministrze, jak również panie prezesie, żebyście wy, jak również my, wiedzieli, jaka jest konkurencyjność kolei w stosunku do transportu samochodowego. To jest bardzo istotne, żebyśmy wiedzieli…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, to już ustaliliśmy, jeżeli chodzi o odpowiedź.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Przypominam panie przewodniczący, że mam prawo…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

To nie jest wniosek formalny, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Formalnie zgłaszam pytanie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, bardzo dziękuję za państwa aktywny i merytoryczny udział.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie Komisji.